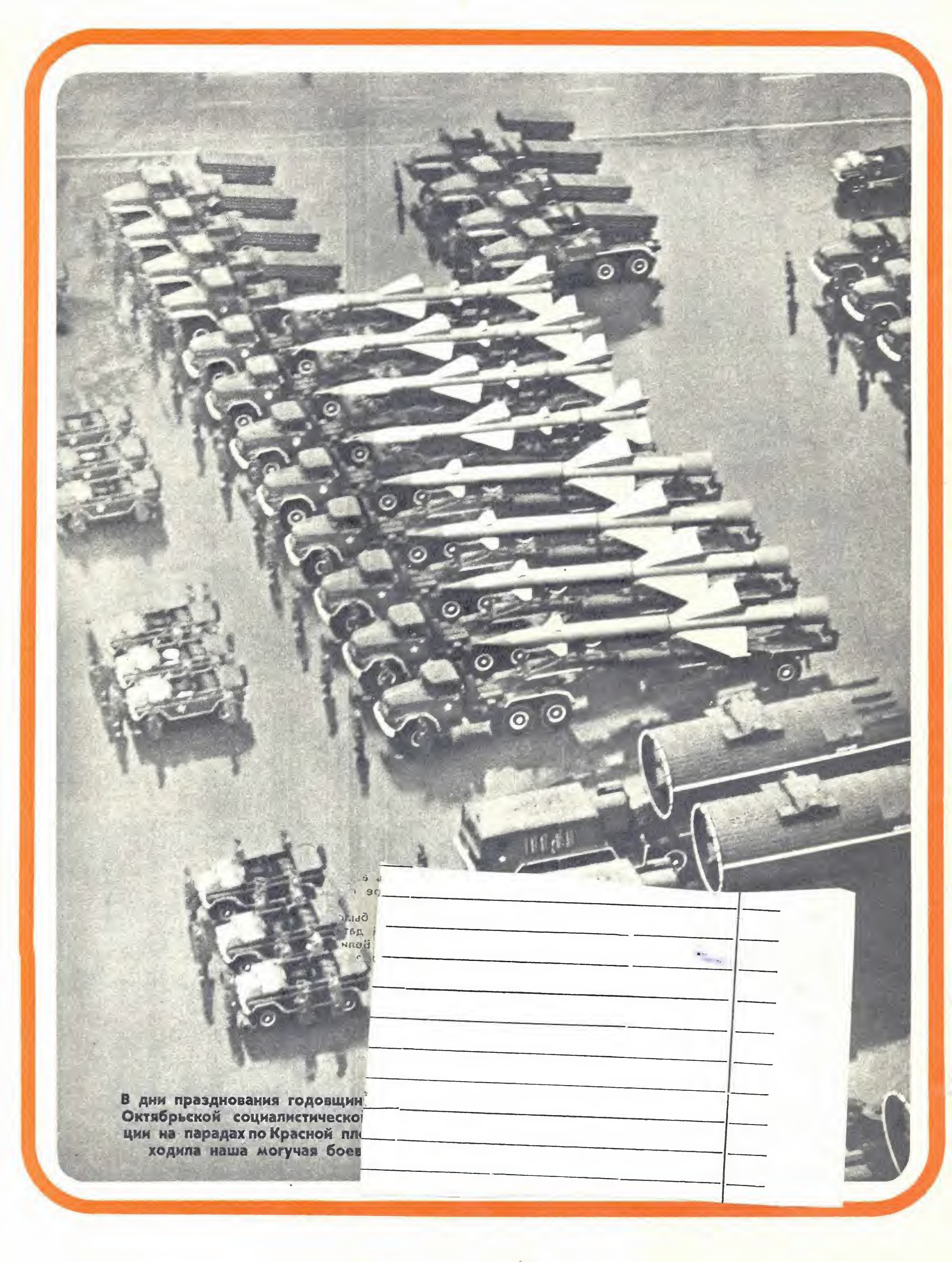
11 1974

Советскому автомобилестроению 50 лет

В 1924 году на октябрьском праздничном параде прошли первые 10 автомобилей АМО. В 1974 году 24 автозавода выпустят два миллиона автомобилей



За рулём



В дни празднования годовщин[...]
Октябрьской социалистическо[...]
ции на парадах по Красной пл[...]
ходила наша могучая боев[...]

За нашу Советскую Родину!

За рулём

11 ● ноябрь ● 1974

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

В НОМЕРЕ:

На вкладке — первенец советского автомобилестроения АМО—Ф15

На первой странице обложки — композиция С. Ильинского

Фото Б. Корзина (ТАСС)



Издательство ДОСААФ. Москва

СТРАНА АВТОМОБИЛЬНАЯ

А. М. ТАРАСОВ,
министр автомобильной промышленности СССР,
депутат Верховного Совета СССР

Советская Родина встречает 57-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Нынешний Октябрь — Октябрь четвертого, определяющего года пятилетки — славен знаменательными достижениями на всех фронтах коммунистического строительства, в укреплении экономического и оборонного могущества Родины. Нынешний праздник ознаменован новыми крупными успехами Советского Союза и стран социалистического содружества на международной арене. Ленинская программа мира, принятая XXIV съездом КПСС, успешно претворяется в жизнь.

С особо радостным настроением встречают праздник Октября автомобилестроители, автотранспортники — все, кто связан с автомобилем. Полвека назад в колонне завода АМО на праздничной демонстрации по Красной площади Москвы прошли десять грузовиков, окрашенных в ярко-красный цвет. Это были первенцы новой отрасли народного хозяйства молодой Страны Советов. Собственно, со дня 6 ноября 1924 года, когда была закончена постройка тех десяти АМО—Ф15, и начинается биография советского автомобилестроения. Сам факт, что обескровленная гражданской войной и разрухой страна нашла в себе силы встать на путь автомобилизации, имел тогда большое политическое значение.

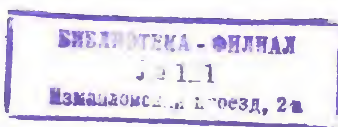
Естественно, что такое событие было приурочено к самой праздничной дате в нашем календаре — годовщине Великой Октябрьской революции. В этот день каждый из нас мысленно подытоживает результаты работы, оценивает их, строит планы на будущее. И отмечая сегодня пятидесятилетний юбилей советской автомобильной промышленности, мы связываем ее успехи с победой Октября, победами социалистического строительства.

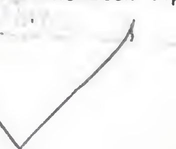
Автомобиль играет в настоящее время важнейшую роль во всех областях хозяйственной жизни страны. В. И. Ленин, анализируя в 1913 году развитие автомобилизации в Европе, отмечал, что Россия по насыщению средствами этого нового вида транспорта неизмеримо отстала от передовых стран. В то же время он указывал, что «Автомобильное дело, при условии обслуживания большинства населения, имеет громадное значение...»

Поэтому с первых лет существования Советского государства на повестку дня встал вопрос об автомобилизации. Для его решения имелись только два пути: импорт или собственное производство. Первый был неприемлем. Наша страна пошла по пути создания своей автомобильной индустрии. Начинать пришлось с полукустарного предприятия АМО, где насчитывалось около 450 станков и 1200 рабочих. Вслед за АМО развернули выпуск автомобилей ярославцы и московский завод «Спартак». Все они были плохо оснащены, работали без конвейеров и могли дать в 1928 году максимум 840 машин, в то время как уже тогда спрос на автомобили со стороны народного хозяйства исчислялся сотнями тысяч.

За считанные годы предстояло организовать в СССР производство автомобилей на принципиально новой основе — на основе массового производства. Для этого нужно было не только построить большие современные заводы, как ГАЗ и ЗИС, но и обеспечить их «тылы» — создать сеть предприятий-смежников, наладить выпуск подшипников, шин, специальных сортов стали, специализированных станков и инструмента. О том, какое значение имеют для автомобильной промышленности «тылы», красноречиво говорят примеры из ее истории. На известном грузовике ЗИС—5 число подшипников качения было сведено к минимуму — 28 штук, в то время как на современном ЗИЛ—130 — 50. Повсюду, где возможно, их заменяли бронзовыми и чугунными втулками, потому что массовое производство подшипников мы тогда лишь развертывали. Оно началось в 1932 году, и было выпущено подшипников качения около 2 миллионов, а только для 24 тысяч автомобилей, изготовленных тогда же нашими заводами, требовалось около 700 тысяч.

Автомобилестроение питается достижениями едва ли не всех отраслей на-







Министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов

родного хозяйства. Вот почему таким трудным был для нас первый крупный шаг — переход от мелкосерийного производства к массовому. Этот этап начался в годы первой пятилетки, когда в стране шло становление тяжелой индустрии, и продолжался до начала Великой Отечественной войны. Об успехах автомобилестроения можно судить уже по тому факту, что в 1938 году по производству автомобилей СССР вышел на пятое место в мире, выпустив более 200 тысяч машин, тогда как за все время по 1930 год наши заводы изготовили 7749 автомобилей.

Серьезное испытание выпало на долю всей нашей экономики, в том числе и автомобильной промышленности, в годы войны. За исключительно короткое время на базе эвакуированных цехов ЗИСа были созданы новые предприятия (ныне известные ульяновский, уральский автомобильные и челябинский кузнечно-прессовый заводы), которые сразу же развернули производство машин для фронта. Ярким примером самоотверженной работы в трудные военные годы служит подвиг коллектива горьковского завода. Летом 1943 года накануне Курской битвы гитлеровская авиация, стремясь парализовать снабжение нашей армии автомобильной техникой, совершила 25 налетов на завод. Серьезно пострадали многие цехи. Но восстановительные работы были проведены втрое быстрее, чем это требовали довоенные нормы, и предприятие возобновило выпуск продукции для фронта.

Наши ЗИСы и ГАЗы прекрасно выдержали экзамен на трудных фронтовых дорогах.

Третий период развития автомобилестроения, начавшийся сразу после окончания войны, характеризовался восстановлением предприятий и расширением производственной базы. В сороковые—пятидесятые годы выросли минский, львовский, кутаисский автозаводы, многочисленные предприятия-смежники. К 1949 году удалось превысить довоенный уровень производства и полностью перейти на новые модели машин.

В 1958 году был взят важный рубеж — выпуск автомобилей превысил полмиллиона. А на повестку дня встал уже вопрос о структуре автомобильного парка. Этот вопрос поставила жизнь. Огромный размах промышленного и жилищного строительства, бурное развитие всех видов производства и рост выпуска продукции выдвинули свои требования к организации транспортного процесса и соответственно типажу автомобилей. Начинается рост грузоподъемности автомобилей, вместимости автобусов и специализация их по видам перевозок. Одновременно проводится курс на специализацию производства в самом автомобилестроении.

Для того чтобы разгрузить отдельные заводы и наиболее эффективно использовать их возможности, часть номенклатуры передана на вновь организованные предприятия. Так, производство автобусов с ЗИЛа было выведено на ЛиАЗ, карьерных самосвалов с МАЗа на БелАЗ, тяжелых грузовиков с ЯАЗа на КрАЗ, а заводы в Риге, Саранске, Львове, Ульяновске были ориентированы на выпуск определенных типов машин. Одновременно ряд заводов специализировался на производстве отдельных агрегатов: ярославский — дизелей, полтавский — тормозной аппаратуры, лихославльский — радиаторов и т. д.

Новый крупный шаг автомобилестроение сделало в начале семидесятых годов. Для этого времени характерно расширение производства автомобилей на основе достижений научно-технической революции. Вступает в строй Волжский автозавод, расширяется АЗЛК, начинает давать продукцию автозавод в Ижевске.

Чтобы представить себе размах нового строительства, масштабы оснащения оборудованием современного автозавода, такого, скажем, как ВАЗ, сравним его с ЗИСом, родившимся из реконструированного в 1931 году АМО. Его называли гигантом первой пятилетки. Он казался тогда чудом техники и был рассчитан на годовой выпуск 25 тысяч грузовиков. Проектная же мощность ВАЗа— 660 тысяч малолитражек в год! Он занимает площадь в 50 с лишним раз большую, чем первенец нашей автомобильной индустрии АМО. Не тот сегодня и преемник АМО, завод имени Лихачева, который выпускает теперь в год в семь с лишним раз больше грузовиков, чем четыре десятка лет назад, и качественно они иные.

Значительное расширение производственной базы, осуществленное в последнее время, уже дало результаты. В 1971 году, первом году девятой пятилетки выпуск автомобилей в СССР превысил миллион. В целом же за полвека, если просуммировать данные, содержащиеся в ежегодных сводках ЦСУ, автомобильная индустрия Советского Союза дала свыше 18 миллионов автомобилей разных типов. И из них — более четырех миллионов только за первые три года нынешней пятилетки!

Таковы темпы роста в количественных показателях. Очевидны и другие приметы развития отрасли. В 1939 году четыре автозавода строили у нас 22 модели и модификации машин. Через 15 лет уже действовало 12 заводов, изготовлявших комплектные автомобили 43 моделей и модификаций. Сегодня 24 предприятия строят 320 моделей и модификаций грузовиков и легковых машин, тягачей и автобусов, самосвалов и троллейбусов, фургонов и машин повышенной проходимости.

Можно бы было перечислить и конструктивные новшества, постоянно, из года в год появлявшиеся на автомобилях с маркой «Сделано в СССР», но они достаточно хорошо известны широкому кругу автомобилистов.

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Ордена Трудового Красного Знамени Белорусский автомобильный завод

На этих и последующих страницах мы представляем основные модели, выпускаемые сегодня нашими автомобильными заводами



БелАЗ—548А



БелАЗ—531

Наши, советские автомобили всегда отличались высокой долговечностью, исключительной надежностью, приспособленностью к работе в разнообразных климатических условиях, хорошей проходимостью. Именно эти качества в первую очередь ценит потребитель, и именно на них сосредоточивали свое внимание специалисты заводов при разработке новых моделей.

Вспомним ЗИС—5, очень популярный среди водителей, славившийся своей долговечностью. Он ходил до капитального ремонта 70 тысяч километров — едва ли не больше, чем любой другой грузовик тех лет. Современный ЗИЛ—130 способен работать без капитального ремонта 180 тысяч километров. А завод готовится уже в ближайшее время довести ресурс (по двигателю) до 200 тысяч километров.

Вспомним «эмку» — машину, которая лет тридцать назад не вызывала у водителей претензий по обслуживанию. На этом автомобиле, в соответствии с требованиями инструкции, нужно было заменять масло в двигателе через каждые 750 километров. Пробег современных «жигулей» между двумя сменами масла достигает 10 тысяч километров.

Таков еще один показатель прогресса — качество.

Наши автомобили завоевывают признание и на международных рынках. В 1934 году грузовики и автобусы впервые были экспортированы в Турцию и Монголию. Сегодня советские машины покупают 75 стран мира.

С ростом благосостояния народа резко повысился спрос на легковые машины. Автомобилестроение ответило на спрос, увеличив производство легковых машин. Если в 1960 году доля их в общем выпуске составляла 26 процентов, то в 1970-м — 37,6 процента, а в 1973-м достигла 57 процентов. В результате продажа легковых автомобилей населению возросла в 1973 году до 517 тысяч.

Резко увеличивая производство легковых автомобилей, их долю в общем выпуске, мы по-прежнему в области обслуживания населения держим курс на общественный транспорт, как на его основу. И здесь почетная роль отведена автомобилестроителям. Достаточно сказать, что в городах автобусы перевозят 89 процентов пассажиров. А число городов и населенных пунктов страны, обеспеченных автобусным сообщением, превышает сегодня две тысячи. По производству автобусов (56 тысяч в 1973 году) мы занимаем первое место в мире. Советский Союз в развитии общественного транспорта ушел далеко вперед, нам не грозит избыток автомобилей в городах и связанные с ним беды, которые уже переживают капиталистические страны.

Одной из приметных черт девятой пятилетки является стремительное развитие автомобилизации. Это сложное явление, затрагивающее разные стороны жизни общества — экономическую, социальную, культурную. Оно требует объединенных усилий разных производств. Это расширение дорожного строительства и обеспечение безопасности движения, сооружение мотелей, гаражей и стоянок, интенсивное развитие централизованных перевозок и общественного транспорта, увеличение количества станций обслуживания, большая организационная и пропагандистская работа и, конечно, рост выпуска автомобилей. Одним словом, автомобилизация затрагивает круг деятельности многих министерств и ведомств. Что касается Министерства автомобильной промышленности СССР, то стоящие перед ним задачи четко очерчены пятилетним планом. Им предусмотрено довести к 1975 году выпуск автомобилей до 2—2,1 миллиона, увеличив при этом производство грузовиков в 1,5 раза по сравнению с 1970 годом, а легковых автомобилей — в 3,5—3,8 раза.

О значительности проблем, связанных с автомобилизацией, о внимании, уделяемом им, говорит и тот факт, что на первой сессии Верховного Совета СССР девятого созыва в состав постоянных комиссий по промышленности, а также по транспорту и связи включены руководители ведущих объединений автомобильной промышленности П. Д. Бородин и В. Н. Поляков.

Советское автомобилестроение на 50-м году своего существования переживает большой подъем. С конвейеров наших автозаводов в этом году должно сойти почти два миллиона машин всех типов. Продолжается реконструкция и расширение предприятий. Все больший размах приобретает социалистическое соревнование, ширится борьба за повышение качества выпускаемой продукции.

Яркий пример творческой активности автомобилестроителей — одобренная ЦК КПСС инициатива партийной организации и всего коллектива автозавода им. И. А. Лихачева по организации социалистического соревнования за ускорение внедрения в производство достижений науки и техники и увеличение мощностей для выпуска продукции высшего качества.

Сегодня, в год юбилея, определяющий год пятилетки, перед отраслью стоят большие и ответственные задачи. В Набережных Челнах идет строительство крупнейшего в мире комплекса заводов по производству тяжелых трехосных грузовиков годовой производительностью 150 тысяч машин и 250 тысяч дизелей. Один из заводов комплекса уже вступил в строй. Продолжается освоение проектных мощностей на Волжском автомобильном заводе, который должен дать в нынешнем году 635 тысяч «жигулей» и уже выйти на проектную суточную мощность.

Успешно идет работа на старейшем нашем предприятии—московском ЗИЛе. Вступило в решающую стадию сооружение нового механосборочного корпуса и заводов-филиалов объединения, которые позволят поднять выпуск грузовиков до 200 тысяч в год. Расширяется производство на горьковском и минском автомобильных заводах, заканчиваются последние приготовления к выпуску микроавтобусов РАФ на новом предприятии в Елгаве.

Претворяя в жизнь решения XXIV съезда КПСС, советские автомобилестроители успешно справляются с плановыми заданиями. Свидетельство тому — опубликованное недавно сообщение ЦСУ об итогах выполнения Государственного плана развития народного хозяйства СССР за три квартала 1974 года.

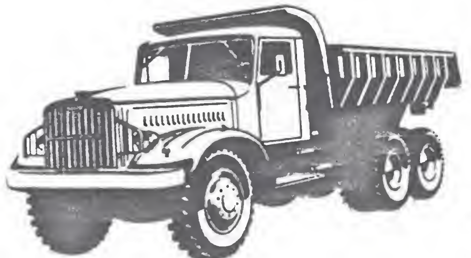
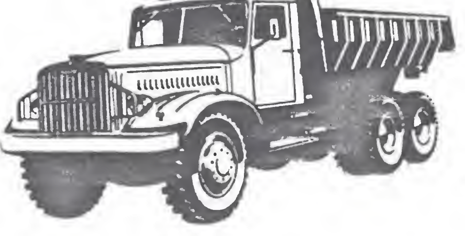
За 50 лет советская автомобильная промышленность прошла большой путь от полукустарного завода АМО до первоклассной отрасли машиностроения. Основа всех ее успехов — постоянная забота Коммунистической партии и Советского правительства.

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

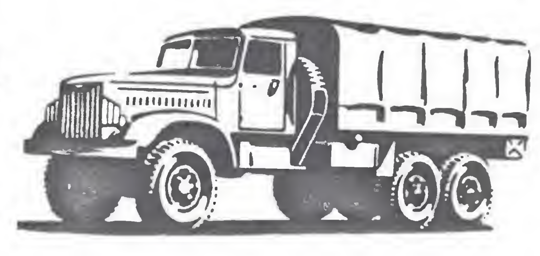
Кременчугский автомобильный завод им. 50-летия Советской Украины




КрАЗ—255Л

КрАЗ—256Б



КрАЗ—255Б

ПЕРВЫЕ...

7 ноября 1924 года, ощупывая брусчатку темно-серыми рубчатыми шинами, по Красной площади Москвы двигалось десять одинаковых грузовиков, окрашенных в алый цвет. На дощатом кузове — белые буквы «1-й АМО 1-й». Под восторженные возгласы участников праздничной демонстрации первенцы советского автомобилестроения прошли перед Кремлем.

До наших дней сохранилось всего несколько экземпляров этой исторической модели. Один из них находится на заводе имени И. А. Лихачева. Его детальный осмотр, анализ позеленевших на сгибах синек полувековой давности, сопоставление фотографий прошлых лет позволили восстановить подробности устройства АМО—Ф15. «Рентгеновский снимок» первенца помещен на цветной вкладке.

На рисунке хорошо видны латунный радиатор — у автомобилей более позднего выпуска его форма стала несколько иной, — расположенные за бортом кабины рычаги управления, брезентовый тент кабины, запоры бортов на кузове с шишечками на концах. А чтобы масштабно представить себе эту машину, сравним ее с современными автомобилями. Она почти на полметра короче всем известного грузовика ГАЗ—51, еще более узка, чем микроавтобус РАФ—977, а «ростом» — с МАЗ—200.

Заглянув под капот, мы обнаружили бы немало необычного: отсутствие генератора и прерывателя, вентилятора, воздушного фильтра, стартера. Зажигание осуществлялось от магнето, куда и был встроен прерыватель. Для освещения служили ацетиленовые фонари, пускали двигатель не стартером, а рукояткой, неизменно торчавшей перед радиатором. Что касается воздушного фильтра, то в те годы, несмотря на отсутствие хороших дорог и обилие пыли, его считали излишеством. Роль вентилятора играли восемь изогнутых «винтом» спиц маховика — при его вращении они создавали тягу, благодаря которой воздух проходил через радиатор.

Впускной и выпускной коллекторы на АМО—Ф15 снаружи не видны. Они образованы отливкой блока цилиндров. Поэтому выпускная труба крепилась слева прямо к заднему торцу блока, а карбюратор — справа непосредственно к фланцу блока. Рядом со свечами — компрессионные краники. Поочередно открывая их при работающем двигателе, можно было легко определить, какой цилиндр «барахлит», а по цвету пламени установить, «беднит» или «богатит» карбюратор. Наконец, в холодное время, как предписывала инструкция, через эти краники для облегчения пуска заливали по 10—15 капель бензина.

Как и у большей части автомобилей тех лет, у АМО—Ф15 коробка передач (разумеется, без синхронизаторов) располагалась отдельно от двигателя. Толкающее усилие от заднего моста передавалось на раму не рессорами (привычная картина на современных грузовиках), а кожухом карданного вала. Он был общим с картером заднего моста и имел форму буквы «Т». Две половинки этого «Т», отштампованные из листовой никелевой стали, стягивались 44 болтами. О том, какое «удовольствие» доставляла эта конструкция ремонтникам, можно догадываться.

Интересная особенность: задние колеса имели развал — их полуоси составляли угол в 178 градусов. Для чего? Чтобы при движении по узким дорогам с выпуклым профилем (а они тогда преобладали) внутренние шины не изнашивались раньше наружных.

Говоря относительно обслуживания АМО—Ф15, надо отметить, что заменять масло в коробке передач, например, надо было через каждые 500 километров, а через каждые 100 километров — подворачивать штауферные масленки в ушках рессор.

Вот таким был наш первый грузовик, который по тем временам считался удачным. Конечно, многое в его конструкции представляется на современный взгляд непривычным, а подчас и смешным. Но не стоит забывать, что пятьдесят лет назад мы только приступали к созданию собственного автомобилестроения. И потому, что создание АМО—Ф15 было самым первым и одним из самых трудных шагов, мы, можно сказать, с благоговением вспоминаем о первенце (и здесь останавливаемся на подробностях его устройства), с величайшей благодарностью думаем о его творцах — рабочих и инженерах, пионерах советского автомобилестроения.

С глубоким удовлетворением вспоминаем мы, какими быстрыми темпами росло производство автомобилей, совершенствовались их конструкции. Менее восьми лет отделяют от рождения АМО—Ф15 тот день, когда с конвейера горьковского автозавода начали сходить всем известные «полуторки». И насколько же они были совершеннее! Вот несколько штрихов. Коробка объединена в блок с мотором, появились электрический стартер и тормоза на четыре колеса, а кабина не «открыта всем ветрам». Можно, наверное, без конца перечислять, когда впервые на советских автомобилях появилось то или иное новшество, когда начался выпуск определенного типа машин, с какого времени вошли в жизнь оригинальные конструктивные решения. Поэтому читателям предлагается (на стр. 22) лишь краткий алфавитный указатель, рассказывающий о том, когда и на какой серийной модели впервые в нашем автомобилестроении стали применяться различные новинки. Он показывает, что нередко наши инженеры шли в ногу со специалистами ведущих зарубежных фирм, порой опережали их. Советские автомобильные конструкторы разрабатывали весьма интересные и передовые модели машин, но промышленность еще не была готова освоить их серийное производство. Вспомним опытный грузовик ЯГ—12 1932 года с четырьмя ведущими осями, один из самых больших в мире автобусов ЯА—2 1933 года, рассчитанный на 100 пассажиров, экспериментальный дизель КОДЖУ 1934 года, автобус НАТИ—А 1938 года с несущим дюралюминиевым кузовом. В те годы советская автомо-

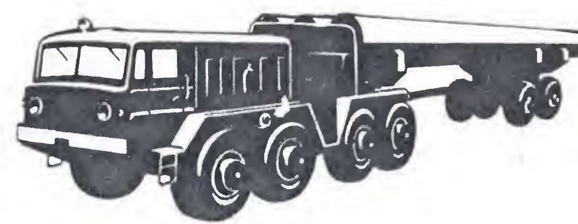
ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Могилевский автомобильный завод им. Кирова

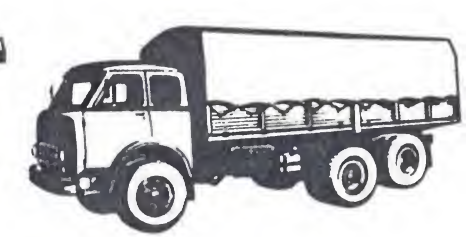


МоАЗ—546П

Ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции минский автомобильный завод



МАЗ—537



МАЗ — 516Б

бильная промышленность только набирала силы и еще не имела таких богатых возможностей, какие появились у нее, например, в последние пятилетки.

Сегодня мы располагаем мощными конструкторскими бюро и экспериментальными отделами на заводах, сетью научно-исследовательских институтов, современным испытательным полигоном. Они ведут исследования и поиск на широком фронте: газотурбинные двигатели и электромобили, гидропневматическая подвеска и шнековые движители, мотор-колесо и электронная система управления впрыском топлива.

Лет сорок назад верхом совершенства казались нам легковые ГАЗ—А, хрипло лаявшие клаксонами, мельтешившие в пыли проволочными спицами колес. Мы уважительно провожали взглядами степенного «яшку», который был самым большим среди советских грузовиков, и как доброго знакомого встречали автобус ЗИС—8, поскрипывающий деревянным каркасом кузова. Потом в центре внимания оказался стелющийся по ветру ЗИС—101 с тремя хромированными дудочками справа от капота. Он затмил «линкольны» и «бьюики», на которые приходилось смотреть с уважением — все же заморские гости.

Начавшаяся война изменила облик всей промышленности. Автомобили не были исключением. На дорогах бегали одноглазые «трехтонки» и «полуторки» с деревянными кабинами, обшитыми «вагонкой», — фары и стальной лист были в дефиците. Тогда мы впервые познакомились с ГАЗ—67, плотно сбитым первым советским «джипом», опытные образцы которого были созданы всего за полтора месяца.

1945 год. Слово «Победа» — у всех на устах. А для автомобилистов оно имело еще и свой специфический смысл. Новую модель видели немногие, но говорили о ней почти все, особенно после того, как «Правда» поместила ее фотографию. Смелая форма кузова «Победы» с гладкой боковиной, впервые примененная советскими конструкторами, стала образцом для многочисленных подражаний. В частности, ее скопировала английская фирма «Стандард», выпустившая похожую модель в 1948 году, то есть через два года после начала серийного производства ГАЗ—20.

За «Победой» последовали другие: разве можно забыть неповторимый звук мотора «пятьдесят первого», властную поступь «ЗИСа — полтораста», горький запах сизо-серого выхлопа первых минских самосвалов. А потом их сменили более совершенные автомобили, которые мы частенько встречаем и сегодня, даже не останавливая на них внимания — они ведь еще не стали историей. А в то время где-то на полигоне день и ночь прыгают по «булыге» на так называемых износных испытаниях 20-тонные автопоезда КамАЗ, извиваются в «тисках» испытательных стендов кузова пока не известных автомобилистам моделей «Жигулей» и «Москвича», завывает на моторном стенде роторный двигатель. Пройдет несколько лет — и они разжалуют, нет, не разжалуют — возведут современные модели в исторические экспонаты, которые станут в один ряд со своим прадедом АМО—Ф15.

За полвека многое изменилось в нашем автомобилестроении. Тут и не требуется доказательств. Но напомним все же о нескольких цифрах. В 1936 году, когда на дорогах страны еще довольно часто встречались первые АМО, с конвейера ЗИСа сошел стотысячный грузовик. Это было большим торжеством, свидетельством наших первых успехов. Полумиллионный грузовик собрали в Москве в годы войны. Его появление отметили скорее не как праздник, а как аванс на будущее. А когда в июне нынешнего года был готов миллионный грузовик семейства ЗИЛ—130, это событие уже воспринималось как должное, как «иначе не могло быть». Почему? Потому что на такие уж цифры пошел нынче счет: пятимиллионный грузовик ГАЗ и миллионный «Москвич» в 1967 году, миллионные «Жигули» в 1973 году, миллионный УАЗ в 1974 году, и вот совсем недавно, 16 августа с конвейера АЗЛК сошла двухмиллионная машина этого завода.

Да и давно ли миллион автомобилей в год казался нам далекой целью? В 1971 году этот рубеж остался позади, и в конце девятой пятилетки реальностью станет уже цифра в два с лишним миллиона машин в год.

Пятьдесят лет это много и мало. Исторически полвека — срок небольшой. Но если взвесить все, что сделано за эти годы автомобильной промышленностью нашей страны, сопоставить первые шаги с днем сегодняшним, то трудно сдержать восторженные слова. И поэтому сегодня, в пятидесятый раз отмечая день рождения автомобилестроения СССР, мы, автомобилисты, по праву считаем его своим большим праздником.

Л. ШУГУРОВ, инженер

Производство автомобилей (шт.) в СССР с 1924 по 1973 гг.

Годы	Всего	В том числе		
		легковых	грузовых	автобусов
1924	10	—	10	—
1925	116	—	116	—
1926	366	—	366	—
1927	478	3	475	—
1928	841	50	740	51
1929	1 712	156	1 471	85
1930	4 226	160	4 019	47
1931	4 005	—	3 915	90
1932	23 879	34	23 748	97
1933	49 710	10 259	39 101	350
1934	72 437	17 110	54 572	755
1935	96 716	18 969	76 854	893
1936	136 488	3 679	131 546	1 263
1937	199 857	18 250	180 339	1 268
1938	211 114	26 986	182 373	1 755
1939	201 687	19 647	178 769	3 271
1940	145 390	5 511	135 958	3 921
1945	74 657	4 995	68 548	1 114
1946	102 171	6 289	94 572	1 310
1947	132 968	9 622	121 248	2 098
1948	197 056	20 175	173 908	2 973
1949	275 992	45 661	226 854	3 477
1950	362 895	64 554	294 402	3 939
1951	288 683	53 646	229 777	5 260
1952	307 936	59 663	243 465	4 808
1953	354 175	77 380	270 667	6 128
1954	403 873	94 728	300 613	8 532
1955	445 268	107 806	328 047	9 415
1956	464 632	97 792	356 415	10 425
1957	495 408	113 588	369 504	12 316
1958	511 074	122 191	374 900	13 983
1959	494 994	124 519	351 373	19 102
1960	523 591	138 822	362 008	22 761
1961	555 330	148 914	381 617	24 799
1962	577 480	165 945	382 355	29 180
1963	587 012	173 122	382 220	31 670
1964	603 084	185 159	385 006	32 919
1965	616 312	201 175	379 630	35 507
1966	675 211	230 251	407 633	37 327
1967	728 751	251 441	437 350	39 960
1968	800 836	280 332	478 147	42 357
1969	844 186	293 558	504 529	46 099
1970	916 118	344 248	524 507	47 363
1971	1 142 607	529 041	564 250	49 316
1972	1 378 828	730 105	596 797	51 926
1973	1 602 000	917 000	629 000	56 000

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции минский автомобильный завод

МАЗ — 514

МАЗ—504В

Ордена Трудового Красного Знамени Уральский автомобильный завод

«Урал—375»

КАК ЭТО БЫЛО

«Они были красные, как знамя, и еще красней. На трибунах встали»

В издательстве «Молодая гвардия» вышел роман-хроника Евгения ДОБРОВОЛЬСКОГО «Рисунок времени». Весь его тираж — 65 тысяч экземпляров — разошелся мгновенно, и сейчас книга уже стала библиографической редкостью—так велик интерес широких кругов читателей к литературе о людях и событиях, связанных с автомобилем. В центре «Рисунка времени» — судьба рабочей семьи Карандеевых, стоявшей у колыбели советского автомобилестроения. Читая роман-хронику, мы с волнением следим за первыми шагами завода АМО, созданием первых его грузовиков, реконструкцией завода. На страницах книги оживают образы шофера, а потом начальника гаража АМО П. Карандеева, талантливого русского инженера Д. Бондарева, «красного директора» И. Лихачева, многих других автозаводцев.

Очень интересны главы, повествующие о том, как в 1924 году шла постройка первых наших грузовых автомобилей АМО—Ф15. Ниже мы публикуем отрывок из книги в варианте, специально подготовленном для журнала.

Управляющий 1-м Государственным автозаводом, бывшим «АМО», а с апреля двадцать третьего года — имени коммуниста Ферреро, итальянского рабочего, погибшего на баррикадах классовых боев в далеком Турине, Георгий Никитич Королев спешил в Центральное управление государственных автозаводов — ЦУГАЗ.

На душе управляющего было скверно.

— Вторую ночь, Петр Петрович, сам видишь, часа не соснул, — жаловался Королев своему шоферу Карандееву. Разминая папиросу, спросил: — У тебя огонь есть? Экие все напасти кругом! Нос вытащим — хвост увязнет, хвост вытащим — опять плохо. Выходит, паровоз, громаду легче сделать, чем автомобиль!

До назначения управляющим Георгий Никитич работал кузнецом на Коломенском паровозостроительном заводе. В автомобилизме он был человеком новым.

— Пятнадцатого числа решение приняли выпустить двадцать автомобилей. Почему двадцать? Мы передние оси свободной ковкой работаем, электропечь только наладили, нам бы десять штук для начала — и слава нам!

— Неплохо бы, — согласился Карандеев. — Двадцать штук не осилим.

— Макаровский вчера говорит — поднатужьтесь. Легко сказать! Срок дан к седьмому ноября, к празднику. Неделя только и осталась, а еще ни одной машины готовой нет, вот и вертись как знаешь. А... — управляющий махнул рукой. — Кадров нет. Материалов нет. Металл дают, из того металла корыта, не автомобиль делать!

Георгий Никитич нервничал не без оснований. На АМО никогда еще своих автомобилей не выпускали. Собирать собирали, но из чужих деталей. Ремонтировать — ремонтировали, но для того, чтобы строить, не было ни опыта, ни оборудования.

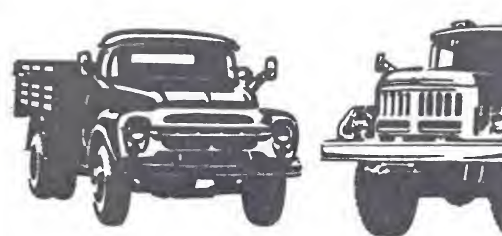
Сборочные мастерские не завод. Да и гражданская война, разруха, голод не обошли Симоновскую слободу. Устарели станки, поржавели в недостроенных цехах без крыш. АМО потерял многих работников, золотых своих мастеров. Токарей, кузнецов, модельщиков, тех, кого переманили в свое время Рябушинские с Руссо-Балта, с Бромлея, с Путиловского. Только зимой восемнадцатого, в первый год новой власти партячейка АМО трижды посылала своих коммунистов на фронта. Слесарь Тихомиров пошел в политруки. Слесарь Рейнфельд — в политотдел — в 11-ю армию. Комиссарами полков стали Антонов, Лапинь, Ефимцев.

Лидак, большевик с подпольным стажем, формировал пролетарский по социальному составу, образцовый по дисциплине и выучке 38-й Рогожско-Симоновский Советский пехотный полк. Лозунг был: «Беспартийный — в партию, коммунисты — на фронт!» — вот и сохрани кадры для автомобилей.

В кожаных комиссарских куртках амовские кадровики шли впереди своих

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Трижды ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени московский автомобильный завод им. Лихачева



ЗИЛ—130

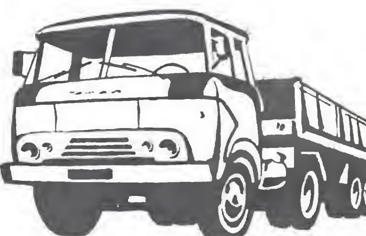
ЗИЛ—131

Мытищинский машиностроительный завод



ЗИЛ-ММЗ—555

Кутаисский автомобильный завод им. Орджоникидзе



КАЗ—608

полков и рот. Падали в снег на сибирских трактах. В окровавленных бинтах видели их под Царицыном, под Самарой, на Сиваше. Дрались с белыми, с зелеными, с желтыми. Били деникинцев, мамонтовцев, каппелевцев, махновцев, пилсудчиков, врангелевцев, «правоверных» воинов Эмир-хана. Поднимались с винтовками наперевес в цепях делегатов десятого съезда РКП, когда штурмовали мятежные кронштадтские бастионы. Сколько их не вернулось на завод, симоновских большевиков!

На заводе имени Ферреро занимались ремонтом. С фронтов, из губерний прибывали на заводской двор под окна кабинета, в котором сидел управляющий Королев, разбитые автомобили, броневики. В отдельный угол стаскивали мотоциклы, разбирали на детали. Из десяти «гробов» получали одну годную машину.

Но жизнь постепенно налаживалась, начали поступать заказы от транспортного управления Красной Армии. Занялись восстановительным ремонтом грузовиков «Уайт», а весной двадцать четвертого года заводу было отпущено полтора миллиона рублей на расширение производства. Георгий Никитич подписал соглашение с Главметаллом на выпуск полуторатонных автомобилей АМО—Ф15. Тех самых «колониальных» грузовиков, которые конструировались для триполитанского бездорожья.

На заводе появился инженер Ципулин. Он был энергичен, умел убедить словом и доказал, что на АМО можно строить автомобили, и наладил литье блоков цилиндров.

В техническом отделе завода начали готовить рабочие чертежи на выпуск тысячи двухсот автомобилей в год при работе в две смены. К Первому мая составили сметы. Принялись изготовлять детали и агрегаты для первых своих собственных автомобилей.

В кузовном отделе уже собирали кабины, платформы и оперение для АМО—Ф, а заводская кузница, стыдно сказать, не имела... штамповочных молотов. Вот и делай автомобиль! Можно, сказал Ципулин. Но как?

Выручил кузнец Воскресенский. Решил на пробу отковать переднюю ось свободной ковкой. А почему и нет? Георгий Никитич сам подал Воскресенскому рукавицы и фартук, как облачение архиерею.

Первую ось Воскресенский пустил в брак, но наловчился, за месяц отковал десять осей — лучше не бывает. Георгий Никитич расцеловал кузнеца, велел выдать премию в дензнаках и в приказе по заводу объявил ему благодарность от лица трудового народа всех стран. Ципулин только дернул плечами: «Я ж говорил!»

Кончался сентябрь. Сроки поджимали. Не получался картер заднего моста. Шел брак, и надежд не было. Хорошо хоть наладили электропечь. Георгий Никитич привез на завод профессора-консультанта.

Профессор в серой фетровой шляпе, в серых перчатках обошел печь, тихим голосом рассказал, как она устроена. В кабинете управляющего на листке перекидного календаря начертил график, показывающий, как в принципе должна идти плавка. Получая конверт с гонораром, профессор достойно наклонил седую голову. Петр Петрович Карандеев отвез его домой на Мясницкую. Профессор сел не впереди с шофером, а по-старорежимному — сзади. Побрезговал рабочим человеком.

По науке все получалось просто, но печь жрала столько электричества, что в Мосэнерго запротестовали. Георгий Никитич ездил в Моссовет и в ВСНХ.

Печь разрешили пустить категорически только ночью, когда нагрузка электростанции наименьшая.

Печь пустили, не ждали беды. Тот профессор с Мясницкой в печах разбирался. Но в три часа с грохотом, как от шрапнельного разрыва, произошло короткое замыкание. Чего-то недосмотрели, пришлось начинать все сначала.

Через две недели Георгий Никитич все-таки добился разрешения включить печь днем. Первая плавка затянулась. Сталь сварилась только к четырем часам утра, и тут — вот уж в самом деле, если не везет, поди разберись почему! — все было проверено, но бригадир Ельцов, управляющий тряс его за грудки, душу хотел вытрясти, называл Врангелем и Махной, — не закрепил ползун стопора. Сталь ушла в яму.

На следующий день управляющий снова привел профессора на завод. Взял под руку, культурно провел в цех, «нехорошо, папаша, получается», и сам не отошел от печи, пока сваренную сталь не разлили по формам.

Меньше всего Королев волновался за кузовщиков. Плохо получалось с пружинами. Пружины снились ему в те немногие часы, когда он спал. Они сжимались, выкручивались, ломались, зловеще позванивали. В лексикон Королева вошло новое, пружинное слово — ре-лак-сация.

Надо было монтировать станки «леблонд» и «рецнекер». Один для обточки шатунных шеек коленчатого вала, другой для фрезеровки контура кулачков распределительного вала. Управляющий Королев понял, что с тремя ступенями церковно-приходской школы разобраться в этих станках трудно. Доверился Ципулину. Станки смонтировали, пустили.

В большом черном портфеле с двумя никелированными замками Георгий Никитич вез в ЦУГАЗ сводку. Согласно этой сводке, двадцати автомобилей к седьмому ноября бывший АМО выпустить не может.

В ЦУГАЗе Королев пробыл недолго, проинформировал о положении дел, поехал в райком к товарищу Семену.

Товарищ Семен хмуро поднялся над столом, сказал: «Садись, поговорить надо». Георгий Никитич сел, устало вздохнул.

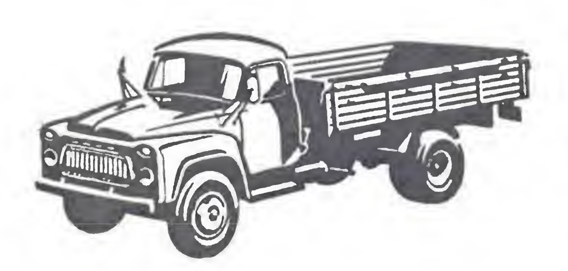
— Международную обстановку знаешь? — спросил товарищ Семен. — Могу рассказать. Наши автомобили — политика. Сейчас на нас весь мир смотрит. От этих автомобилей многое зависит. Не дашь машин к Седьмому ноября — партбилет на этот вот стол положишь. Понял?

В другой раз Георгий Никитич, пожалуй, смолчал бы. Но тут не выдержал. Коломенским кулаком он шарахнул по столу так, что звякнула чернильница и на пол посыпались карандаши.

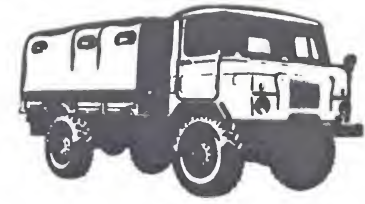
— Ты меня, Сема, «не понял» не бери! — сказал Георгий Никитич, вставая. — Я Маркса не хуже твоего знаю. Не

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Дважды ордена Ленина, ордена Красного Знамени и ордена Отечественной войны I степени горьковский автомобильный завод



ГАЗ—53А



ГАЗ—66

Саранский завод автосамосвалов



ГАЗ-САЗ—53Б

испугаешь! И шрапнелью я крещенный, и еще кое-чего видел. Ты мне политграмоту не читай! Мы стране машины должны дать, а не просто видимость сделать, пыль в глаза пустить. Получится автомобиль — хорошо. Не получится — я его народу показывать не стану.

— Георгий Никитич...

— Вот так!

Сердиться на Семена было некогда. На заводе во всю уже шла сборка. Георгий Никитич, не заходя к себе, двинулся прямо в цех. Туда, где на деревянных козлах стоял остов первой машины.

Первый автомобиль должна была собрать бригада Королева, однофамильца управляющего. Бригадира звали Николаем. «Коля, будь человеком!» — сказал управляющий.

Георгий Никитич не отходил от сборщиков, старался помочь: то крепежный болтик поднесет, то проволочку сунет. На него цыкали, ну тебя, Никитич! — он понимающе кивал, но все равно лез под руку.

— Настырный ты мужчина, — вздохнул Карандеев. — Шел бы поспал, честное слово.

Ночью Георгий Никитич послушался совета старого инженера Макаровского: первый раз в жизни пил сердечные капли с мятой.

Вторые сутки не уходивший с завода технический директор ЦУГАЗа Макаровский, в пальто нараспашку, махнул рукой — заводи.

Заводную ручку повернули на пол-оборота. Мотор дал вспышку, охнул и заглох.

Георгий Никитич вытер лоб. В цехе было тихо. Слышно, как ветер гнал по крыше сухие листья.

— Заводи!

До Седьмого ноября оставалось пять дней!

Инженер Ципулин, бледный от волнения, рванул рукоятку. АМО-Фпятнадцатый заурчал, набирая обороты. На мгновение цех наполнился гулом работающего автомобильного мотора. Тут же этот гул потонул в раскатистом «ура», и только по дрожащему кожуху мотора было видно, что автомобиль живет.

Макаровский вынул золотые часы на ремешке, ногтем подцепил крышку. Часы показывали без пяти два.

Сборщиков хотели качать, но не стали. Не было времени. На собранное шасси установили кабину, платформу и оперение.

Уже начинало рассветать, первые гудки поплыли над слободой. Ципулин сел за руль, решил вместе со слесарями-сборщиками проехать к Спасской площади и назад, чтоб посмотреть, как работает автомобиль.

— Ты его шибко-то не гони для начала, — посоветовал Карандеев, — все ж первый.

— Не пугай ты его под руку, Петр Петрович! Трогай, инженер! — торопил управляющий.

Ципулин кивнул, осторожно выехал из цеха, в заводских воротах газанул, грузовик фыркнул, будто выпустил из ноздри синий махорочный дым, повернул направо.

* * *

В то утро Сережа Карандеев проснулся с первым гудком. А может даже раньше. Отец дома не ночевал. Не пришел с завода.

Когда тетя Маруся хотела его разбудить, вошла в комнату, Сережка уже оделся.

— Ты чего это, мил человек? Далеко ли?

— Надо.

В проходной ему сказали, что отец в механическом. Но там Сережа отца не нашел. Он побежал в гараж, и в гараже узнал, что ночью собрали первый автомобиль, решили испытать, а сейчас от Рогожской заставы на буксире тащат на завод. Случилась авария.

* * *

Последний, десятый грузовик довели до ума за сутки до праздника. Ночью окрасили в красный цвет, цвет революции. К утру грузовик обсох, но был липким, пальцы оставляли тусклые следы, когда до него дотрагивались.

В партячейке решили, что право сидеть за рулем первой машины заслужил инженер Ципулин. Строгий, серьезный, в черных шоферских перчатках с жесткими крагами, он выглядел солидно, празднично. На бортах грузовика от встречного ветра колыхалось кумачовое полотнище, и на нем белыми буквами лозунг:

«Рабочий-хозяин строит автопромышленность, которой не было у капиталиста-хозяина!»

* * *

Сводный оркестр, сорок человек, в длинных кавалерийских шинелях, минуту до этого закончив перестроение, взял трубы к ноге. Стоять вольно команды не было, но оркестранты смешали ряды: со стороны Иверской божьей матери на Красную площадь покатилось вдруг многоголосое, не по-военному строгое, а на разные голоса: «Ура!» и «Даешь!»

Дирижер махнул рукой в белой перчатке, оркестр, блеснув медью, встрепенувшись, заиграл было Встречный марш, но на первых же фразах осекся, начал «Вихри враждебные». На Красную площадь въезжали десять красных машин модели АМО—Ф15.

Они были красные, как знамя, и еще красней. На трибунах встали. Для многих их появление было полной неожиданностью.

Слесари, токари, фрезеровщики, литейщики, сверловщики, обойщики, кузнецы... — все, кто ехал на десяти красных грузовиках, и те, кто шел следом, потому что мест для всех желающих не хватало, запели:

Вихри враждебные веют над нами,
Темные силы нас злобно гнетут.
В бой роковой мы вступили с врагами,
Нас еще судьбы безвестные ждут...

«Но мы поднимем гордо и смело знамя борьбы за рабочее дело», — пел вместе со всеми управляющий Георгий Никитич. Ему казалось, что над площадью из всех голосов громче всех его голос, поднимается вверх, не плывет, а движется в четком ритме — по зубцам Кремлевской стены, как по клавишам.

За Каменным мостом Королев пересел в свой персональный автомобиль, потрепанный «Протос», поцеловал Карандеева в свежевыбритую щеку. Прослезился.

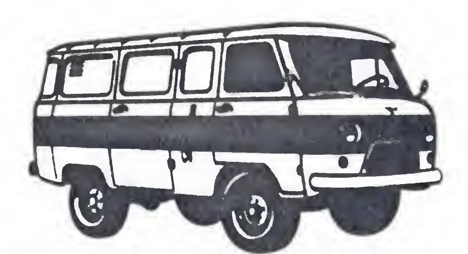
— Дожили, Петрович, до праздника! Считай, с этого дня и начинается настоящая работа. Бегают амовские, наши! Трогай на завод, праздновать будем!

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Ордена Трудового Красного Знамени ульяновский автомобильный завод им. В. И. Ленина



УАЗ—452Д



УАЗ—451М

Ереванский автомобильный завод



ЕрАЗ—762

Путь на мотоциклетный олимп



Фото В. Ширшова

Геннадий Моисеев — 26 лет, мастер спорта СССР международного класса. Воспитанник мотоциклетной секции ленинградского Дворца пионеров и школьников имени Жданова, ныне — военнослужащий, гонщик ленинградского спортивного клуба армии. Чемпион страны по мотокроссу (250 см³) 1970, 1972 и 1973 годов, серебряный призер первенств (250 см³) 1971 и (175 см³) 1973 годов, бронзовый призер чемпионата среди юношей (175 см³) 1966 года. В чемпионате мира по мотокроссу в классе 250 см³ дебютировал в 1967 году, когда на одном из этапов (Белгород) занял третье место. С тех пор постоянный участник мировых первенств: в 1968 году был пятнадцатым, в 1969 — десятым; а в 1970 — тринадцатым, в 1971 — пятнадцатым, в 1972 — одиннадцатым и в 1973 — пятым.

Чемпион мира 1974 года.

Итак, финишировал личный чемпионат мира по мотокроссу в классе 250 см³. Он будет занесен красной строкой в историю советского мотоциклетного спорта. Во второй раз за все годы выступлений наших гонщиков в этих необычайно трудных и представительных соревнованиях титул сильнейшего кроссмена планеты завоеван представителем СССР.

Наверное, ни один из предыдущих чемпионатов не знал такой острой, полной драматизма спортивной борьбы, какую ныне вели Геннадий Моисеев и талантливый чехословацкий гонщик Ярослав Фальта. Ведь все прошлогодние первенства прошли под знаком явного превосходства единоличного лидера. Сначала это был швед Торстен Халльман, его сменил бельгиец Жоэль Робер. 1965 год принес убедительную победу Виктору Арбекову, первым из наших спортсменов покорившему мотоциклетный олимп. А потом снова сезоны безраздельного преимущества Робера. И за каждым успехом бельгийца зримо стояли его хозяева — владельцы японской фирмы «Сузуки», которые создали для гонщика легкий, мощный мотоцикл, долго не знавший достойной конкуренции.

Но эти годы не прошли впустую. И на поражениях учатся. От соревнования к соревнованию росло и мужало мастерство молодых советских и чехословацких мотоциклистов. Не сидели сложа руки и европейские мотоциклетные фирмы. Австрийская КТМ и чехословацкая ЧЗ подготовили к нынешнему чемпионату такие машины, на которых уже смело можно было штурмовать вершину.

И это сделали Геннадий Моисеев и Ярослав Фальта. Пять месяцев на одиннадцати этапах шли они почти вровень, впереди опытнейших конкурентов. Эта яркая дуэль двух очень сильных гонщиков оставила в тени выступление в чемпионате даже таких звезд мирового мотокросса, как Ж. Робер и его соотечественник С. Гебейерс, прошлогодний чемпион швед Х. Андерссон. Да, пять месяцев не их имена мелькали на страницах многочисленных спортивных изданий. Вопрос стоял только так: Моисеев или Фальта? Кто из них окажется на финише первым?

Давайте вспомним, как это было.

Этап первый — Испания. Спустя некоторое время западногерманский журнал «Дас Моторрад» опубликует фотографию Геннадия Моисеева с символичной надписью: «Подозревает ли он, какой выдающийся успех его ожидает?» Трудно сказать, имел ли в виду корреспондент окончательную победу советского гонщика в чемпионате, но так или иначе с первой своей задачей Моисеев справился блестяще. Четвертое место в первом заезде и первое — во втором. В итоге 23 очка и верхняя строка в турнирной таблице. (Система подсчета очков следующая: за 1-е место в заезде гонщик получает 15 очков, за 2-е — 12, 3-е — 10, 4-е — 8, 5-е — 6, 6-е — 5 очков и т. д.; таким образом, классифицируются в каждом заезде только 10 сильнейших участников, а в зачет каждому спортсмену идут 12 лучших результатов, показанных в 22 заездах чемпионата.) Фальта недоволен: в первом заезде он лишь четырнадцатый, а во втором — третий. Сумма очков — 10.

Этап второй — Италия. Фальта берет убедительный реванш — две победы. Теперь у него 40 очков и он лидер. Моисеев первый заезд не заканчивает, а в другом финиширует вторым — общая сумма — 35 очков.

Этап третий — Чехословакия. В родных стенах Фальта увеличивает разрыв. Хотя он и сошел в первом заезде из-за неполадок в системе зажигания, но во втором одержал победу. Лучшее место Моисеева — шестое. Счет 55 : 40 в пользу чехословацкого гонщика.

Этап четвертый — Польша. Безраздельный успех Моисеева — в двух заездах первый! Победа важная и в психологическом отношении. Фальта не получает ни одного очка. 70 : 55 — ведет наш спортсмен.

Этап пятый — Югославия. В первом заезде оба претендента сходят с трассы. Во втором Моисеев, чтобы не наскочить на упавшего впереди гонщика, останавливается и пропускает Фальту. На финиш Ярослав «привозит» 15 очков, Геннадий — 12. Разрыв сократился — 82 : 70.

Этап шестой — Англия. Полновесное для Моисеева выступление — два третьих места, давшие 20 очков. Фальта четвертый и седьмой. Отставание становится для него уже серьезным 102 : 82.

Этап седьмой — ФРГ. Оба из-за неисправностей в машинах не заканчивают по одному заезду, оба занимают по одному второму месту. Разрыв прежний — 114 : 94.

Этап восьмой — Голландия. Фальта доказывает, что для него еще не все потеряно. Первое место в заезде (в другом сошел) дает ему хорошие шансы для контригры. Моисееву же занятые здесь шестое и пятое места, видимо, в итоге будут не нужны. Счет 125 : 109 в пользу советского гонщика. Но у этих цифр есть подтекст — Фальта насчитывает в своем активе 5 побед, 1 второе и 1 третье места, Моисеев — соответственно 3, 3 и 2. Так что фактически (по очкам, которые станут зачетными) разрыв между ними минимальный.

Этап девятый — Финляндия. На старте наш гонщик попадает в «завал» и уходит на трассу только 26-м, финиширует 10-м. Фальта занимает второе место. В следующем заезде Моисеев уверенно лидирует, но вскоре вынужден остановиться — обрыв цепи главной передачи. Устранение дефекта — и погоня. К финишу Геннадий приходит первым. Фальта не заканчивает гонку. Победа, которую трудно переоценить. 141 : 121 — ведет Моисеев. А теперь другой подсчет. Это количество очков наш спортсмен набрал в 14 заездах, следовательно, два худших результата — 6-е и 10-е места нужно отбрасывать. В итоге 135 зачетных очков. У Фальты 121, набранное в 10 заездах; ему еще предстоит поработать.

Этап десятый — Швеция. Силы и нервы у соперников на пределе. И Моисеев делает решающий рывок, занимая пятое (после того, как побывал в «завале») и первое (!) места. Фальта же довольствуется лишь одним четвертым. Теперь наш гонщик получает возможность отбросить еще один ненужный ему результат — шестой, меняя его на первый. И перед последним этапом Геннадий имеет 145 зачетных очков, сравнявшись с Фальтой по числу (5) побед в заездах и опережая его на одно второе и одно третье места. В таких случаях говорят обычно «поезд ушел». Ведь перед чехословацким гонщиком (129 очков) встает практически неразрешимая задача. Трудно рассчитывать на то, что в последнем соревновании Моисеев будет в роли зрителя и добровольно позволит своему сопернику ликвидировать очковый дефицит.

Этап одиннадцатый и последний — Швейцария. Вот он драматизм заключительных стартов. Моисеев, подобно боксеру, выигравшему все три раунда, стремится перед гонгом нанести последний, эффектный удар, чтобы закончить бой за явным преимуществом. Но и Фальта не сдается. Он верит в счастливый случай. И надо же такому случиться! Он представился чехословацкому гонщику. Неполадка в машине в первом заезде, «завал» и снова дефекты в работе двигателя во втором выключили Геннадия Моисеева из борьбы. Фальта на трассе без своего основного соперника. Он делает все, чтобы склонить чашу весов в свою пользу. В первом заезде Ярослав третий. Этого явно недостаточно — нужна победа. И тут не выдерживают нервы у чехословацкого мастера. Стремясь во что бы то ни стало уйти на трассу первым, он делает роковую ошибку — фальстарт. Рванувшуюся следом лавину гонщиков остановить невозможно. Да, Фальта на финише первый, но судьи добавляют ему 60 секунд, которые отбросят его на восьмое место. А прекративший гонку Геннадий Моисеев уже может принимать поздравления — он новый чемпион мира!

Наверное, еще не раз будут анализироваться слагаемые победы замечательного советского гонщика. Но уже сейчас, по той хронике выступлений, которая приведена выше, можно выделить одну, наиболее яркую черту в таланте Геннадия Моисеева — его огромную волю, несгибаемый характер бойца. В самые трудные, в решающие минуты чемпионата он нашел в себе силы одержать две победы подряд, которые сделали его практически недосягаемым для основного соперника.

Результаты XI этапа и всего чемпионата опубликованы в разделе «Спортивный глобус».

 СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

ЗИЛ—117 В

Большинство читателей увидели его на экранах телевизоров во время праздничного парада, когда передавался репортаж с Красной площади. Командующий военным парадом ехал в открытом автомобиле ЗИЛ—117В. У машины был кузов с мягким складывающимся верхом.

В журнале «За рулем» (1972, № 3) подробно рассказывалось о базовой модели — ЗИЛ—117. В отличие от нее у этой машины двухдверный кузов. Спинки передних сидений откидываются вперед, и в результате образуется достаточно широкий проход к заднему сиденью. Но главное — то, о чем уже сказано: автомобиль вместо крыши имеет легко складывающийся тент. Для завода это уже не первая модель легкового автомобиля с кузовом, имеющим складывающийся верх. У ЗИС—102, ЗИС—110Б, ЗИЛ—111В и ЗИЛ—111Д были семиместные четырехдверные кузова типов «фаэтон» и «кабриолет», у которых при наличии мягкого складывающегося верха была перегородка, отделяющая заднее, пассажирское помещение от места водителя. ЗИЛ—117В — фаэтон без перегородки. У него пятиместный кузов, как и у основной модели ЗИЛ—117.

В сложенном состоянии тент укладывается в специальное гнездо за задним сиденьем. Складывающийся каркас тента гораздо надежнее и компактнее, чем на прежних моделях, и отличается меньшим количеством деталей благодаря применению литых звеньев сложной формы и измененной кинематической схеме. Число ручных операций при подъеме и складывании тента сведено к минимуму. Основную работу выполняет электрогидравлический механизм. На все уходит 10—15 секунд. Механизмом подъема управляет кнопкой со своего места водитель. Участие



его в фиксации тента сводится к застегиванию двух замков, прижимающих переднюю часть тента к раме ветрового стекла.

Удачно решена конструкция механизма подъема стекол, что является достаточно сложной задачей при цилиндрической форме стекла и низкой поясной линии автомобиля.

ЛАЗ—699 „Украина"



Перед нами элегантный междугородный автобус. Это опытная модель ЛАЗ—699 «Украина», которая уже демонстрировалась на международной выставке «Автосервис-73» и автобусной экспозиции ВДНХ 1974 года. Машина предназначена для дальних рейсов. В ее светлом просторном салоне 34 комфортабельных кресла с подголовниками. В задней части туалет; под полом, а точнее, под теми его участками, на которых установлены кресла, — багажные отсеки. По отношению к ним проход несколько опущен, а поскольку высота этого прохода должна быть больше роста среднего пассажира, общая высота автобуса получилась равной 3194 мм.

ЛАЗ—699 «Украина» — не только самый высокий, но и самый длинный среди наших автобусов: его база составляет 6390 мм, а габаритная длина — 11 940 мм. Ширина — 2500 мм. Солид-



ный габарит, естественно, сказался на массе машины — в снаряженном состоянии она весит 10 870 кг.

Высокие динамические качества, в частности максимальную скорость 110 км/час, автобусу обеспечивает V-образный восьмицилиндровый дизель мощностью 210 л. с. (при 2600 об/мин), расположенный в задней части кузова. Такая компоновочная схема наиболее перспективна для междугородных и туристских моделей. Она дает хорошее распределение веса по осям, сводит к минимуму вибрацию и шум в салоне, позволяет предельно увеличить объем багажных отсеков.

Благодаря применению дизельного двигателя удалось добиться хорошей топливной экономичности. Контрольный расход горючего составляет у ЛАЗ—699 30 л/100 км. Это очень важно именно для дальнерейсовой машины, поскольку позволяет сократить запас топлива.

Большое внимание в новой модели уделено комфорту пассажиров и водителя. Пневматическая подвеска (независимая для передних колес), гидроусилитель руля, удобные сиденья делают длительные поездки неутомительными.

Экспериментальный автобус ЛАЗ—699 «Украина» разработан головным конструкторским бюро по автобусам в г. Львове.

„Активный" прицеп ММЗ—881

Для перевозки грузов в тяжелых дорожных условиях — по проселку, заснеженной, разбитой или обледеневшей дороге — наиболее подходят так называемые активные полуприцепы. Они снабжены приводом на колеса, который может быть электрическим, гидравлическим или механическим. Такой полуприцеп буксируют седельным тягачом повышенной проходимости, оснащенным специальным устройством для привода колес полуприцепа.

Мытищинский машиностроительный завод, выпускающий самосвалы ЗИЛ-ММЗ—555 и полуприцепы ММЗ—81021, разработал недавно интересную опытную конструкцию активного полуприцепа ММЗ—881, рассчитанного на 14 тонн груза. Он предназначен для буксировки седельным тягачом КрАЗ—255Д со всеми ведущими колесами. Крутящий момент передается от раздаточной коробки тягача карданным валом через полый шкворень седельного устройства к раздаточной коробке полуприцепа, а от нее к ведущим мостам. Таким образом, автопоезд, по существу, представляет собой пятиосную систему со всеми ведущими колесами.

 СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

Автобус ЗИУ—5250

Читатели журнала уже знакомы с опытными образцами автобуса ЗИУ—6—2М, построенного на базе троллейбуса ЗИУ—5. В столице испытывалась новая модель, разработанная заводом имени Урицкого в г. Энгельсе. Автобус ЗИУ—5250 (раньше его опытные образцы имели индекс ЗИУ—8) максимально унифицирован с новым троллейбусом ЗИУ—682Б (ЗИУ—9Б). У него вагонный цельнометаллический кузов несущей конструкции с основанием и каркасом, выполненным из трубчатых профилей. ЗИУ—5250 предназначен для работы на маршрутах с пассажиропотоком большой интенсивности и рассчитан для дорог с усовершенствованным покрытием.

В салоне 27 мест для сидения. Номи-



нальная вместимость — 91 пассажир, а в часы «пик» автобус может перевозить до 126 человек.

Длина автобуса 19 м, ширина — 2,5 м, высота — 2,86 м. Колесная база — 6,025 м. Наименьший дорожный просвет — 170 мм.

На ЗИУ—5250 установлен шестицилиндровый дизель «Шкода—МЛ634» (ЧССР) с горизонтально расположенными цилиндрами. Он находится под полом кузова, в пределах колесной базы. Рабочий объем двигателя 11,94 л, максимальная мощность — 210 л. с. при 2000 об/мин. Наивысшая скорость — 70 км/час. Контрольный расход топлива — 29 л/100 км при скорости 40 км/час.

На автобусе применена автоматическая гидромеханическая передача «Прага—2М70» (ЧССР), состоящая из одноступенчатого гидротрансформатора и двухступенчатой коробки передач.

Автобус весит в снаряженном состоянии 9,62 тонны, и, как у большинства таких машин, его рулевой механизм снабжен гидравлическим усилителем. В отношении безопасности представляет интерес раздельный пневматический привод к тормозам передних и задних колес. Кроме рабочего (основного) и стояночного тормоза, на ЗИУ—5250 установлен вспомогательный моторный тормоз-замедлитель. Путь торможения со скорости 60 км/час составляет 36,7 м.

Зависимая пневматическая подвеска с автоматическим регулированием давления воздуха обеспечивает плавный ход. Колеса — бездисковые, с шинами модели ИЯ—241 размером 320—508.

Автобус оборудован комбинированным отоплением: салон обогревается теплым воздухом от системы охлаждения двигателя и от независимой отопительно-вентиляционной установки. Вентиляция также комбинированная: естественная — люки и окна — и принудительная — отопительно-вентиляционная система.

Автопоезд МАЗ—504Г-5232В



В этом году минский автомобильный завод изготовил первую промышленную партию самосвальных автопоездов МАЗ—504Г-5232В грузоподъемностью 13,5 тонны. Автопоезд состоит из тягача МАЗ—504Г с обеими ведущими осями (в этом отношении он однотипен с уже выпускаемым лесовозом МАЗ—509) и самосвального полуприцепа МАЗ—5232В. Интересной особенностью полуприцепа является его безрамная конструкция. Кузов опирается на оригинальное седельно-подъемное устройство. Отсутствие рамы позволило заметно снизить (до 4,4 тонны) собственный вес полуприцепа.

В снаряженном состоянии автопоезд весит 10,42 тонны. Снабженный 180-сильным дизелем, МАЗ—504Г-5232В развивает скорость до 70 км/час. Новая машина, которая выпущена пока в количестве 200 штук, отличается хорошей проходимостью по грунтовым дорогам.

ЛМЗ—2154 „Автоматик"





Широкую популярность среди мотолюбителей приобрели ныне мопеды «Верховина» львовского мотозавода. Они просты, удобны, надежны в эксплуатации и, что теперь очень важно, имеют привлекательный внешний вид.

Чтобы еще больше расширить круг потребителей машин, было решено максимально упростить управление мопедом, заменив в нем традиционную коробку передач и муфту сцепления автоматической силовой передачей — клиноременным вариатором. Этот механизм, разработанный ВНИИМотопромом и испытанный на его мопедах «Селена» (см. «За рулем», 1973, № 9), предельно упрощает управление, оставляя водителю лишь ручку «газа». Пользуясь только ею, можно тронуться с места и изменять скорость движения. Для остановки достаточно убрать «газ» и затормозить при помощи педалей. Водитель, избавленный от необходимости согласованно манипулировать обычными рукоятками и рычагами сцепления, переключения передач и «газа», может сосредоточить все внимание на дорожной обстановке. Это делает мопед доступным людям любой водительской квалификации.

В нынешнем году завод изготовил установочную партию новых мопедов ЛМЗ—2154 под названием «Автоматик». Машины поступили в продажу пока только во Львове и Львовской области. Это сделано для того, чтобы завод мог вести наблюдение за эксплуатацией новых мопедов, оперативно оказывать необходимую помощь их владельцам.

В 1975 году производство «Автоматика» будет увеличено.

Он создан на основе выпускаемого ныне мопеда «Верховина-4» и снабжен двигателем ВКР—53, имеющим те же параметры, что и двигатель «Верховины». Ходовая часть осталась без изменения. Рама и некоторые детали экипажной части приспособлены для размещения нового силового агрегата.

ЮБИЛЕЙНАЯ ВЫСТАВКА

На Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства (ВДНХ) в Москве в середине декабря открывается большая экспозиция автомобильной техники, посвященная 50-летию советского автомобилестроения. Наряду с диаграммами, плакатами, макетами там будут представлены около восьми десятков автомобилей и мотоциклов, среди которых свыше двадцати исторических машин, включая АМО—Ф15, НАМИ—1, ЗИС—5, КИМ—10, ЗИС—101, ГАЗ—ААА, ГАЗ—67Б, а также мотоциклы «Союз», Л—300 и другие. Посетители смогут увидеть и современные модели автомобилей, выпускаемые нашими заводами, а также некоторые экспериментальные образцы машин и их агрегатов.

НАШИ МОДЕЛИСТЫ — ВНОВЬ ЧЕМПИОНЫ ЕВРОПЫ

Очередной, 23-й чемпионат Европы по автомодельному спорту проходил во французском городе Лионе. В нем приняло участие 80 спортсменов из Болгарии, Венгрии, Польши, Советского Союза, Италии, Франции, ФРГ, Швейцарии и Швеции. Всего стартовало 106 моделей.

Блестящего успеха в соревнованиях добились советские спортсмены. Второй год подряд они становятся чемпионами Европы. Мастер спорта международного класса Владимир Попов, выступавший с гоночной моделью класса 2,5 см³, занял первое место, показав скорость 241,61 км/час. Это новый рекорд мира. Прежнее достижение — 233 км/час принадлежало итальянской спортсменке Марте Мандани.

К. ТУРБАБО,
судья всесоюзной категории

У ИЛЬМЕНСКОГО ОЗЕРА

В сосновом бору, на высоком берегу Ильменского озера проходил второй Всероссийский слет автомототуристов. Немалый путь преодолели его участники, чтобы добраться до цели. День отдыха — и они вновь вступили в борьбу с пространством, временем и неожиданностями, которые встречали их в 550-километровых двухдневных соревнованиях на регулярность движения, а на финише померились мастерством в слаломе и разгоне — торможении. У них был строгий график движения на каждом участке трассы, и мало кому удалось обойтись без штрафных очков.

Высокое водительское мастерство, отличную подготовку машин продемонстрировали многие автомобилисты и мотоциклисты в ходе соревнований по туристскому троеборью (разгон—торможение, спринт и слалом). Проводилось оно в г. Миассе и привлекло много болельщиков.

Большой интерес вызвали соревнования по преодолению мототуристской полосы препятствий. Надо было пробежать от старта до мотоцикла, проехать к палаткам, разобрать и уложить одну из них, перебраться через глубокую канаву, подняться на холм, разжечь костер, стрелять из пневматической винтовки, снять и установить переднее колесо, установить палатку и выполнить ряд других упражнений, требовавших сноровки, четкости в действиях, взаимовыручки. В составе команды три туриста на двух мотоциклах.

Параллельно со спортивными соревнованиями проводились конкурсы: на знание правил движения, лучшие художественную самодеятельность, отчет о походе, туристский фильм и другие. Один из вечеров был отведен конкурсу на лучшее туристско-техническое оснащение автомобилей и мотоциклов.

Вторая часть слета посвящалась соревнованиям по мотоориентированию на маркированной трассе и трассе по выбору. В итоге упорной двухдневной борьбы лучший командный результат показали свердловчане, на втором месте — москвичи, на третьем — орловцы. Общее первое место по всем видам спортивной и конкурсной программы завоевали также свердловчане. За ними — представители Иркутской области и Москвы.

А. ОСТАПЕЦ,
мастер спорта
г. Миасс

3655 ТЫСЯЧ ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Таков общий тираж учебника шофера 1-го класса за двадцать пять лет с момента выхода его первого издания. Совершенствовались программы подготовки водителей, повышались требования к учебной литературе, менялись конструкции автомобилей. И неизменно высок был спрос на учебник. Все новшества находили отражение в нем. За четверть века он выдержал 18 изданий на русском языке, три на украинском, три на эстонском, два на латышском. Переводился он на другие языки народов СССР, выходил и за рубежом.

Авторами учебника выступали В. М. Кленников в содружестве сначала с В. И. Грузиновым, а потом с Н. М. Ильиным.

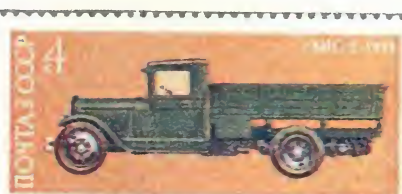
Многие тысячи водителей благодарны книге, которая помогла им повысить квалификацию.

СЕРИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРОК ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Первая марка, положившая начало филателистической галерее нашего автотранспорта, вышла в Советской России в 1922 году. У изображенного на ней «авто» бросаются в глаза открытая кабина для водителя, колеса с толстыми спицами, клаксон с резиновой грушей. На рисунке была сделана надпись: «голодающим». Это означало, что марка входила в «почтово-благотворительную» серию, выпущенную в пользу пострадавших от неурожая.

В 1973 году Министерство связи СССР открыло серию марок под общим названием «История отечественного автомобилестроения». Название это говорит само за себя: на марках изображены машины, выпускавшиеся в годы становления советского автомобилестроения, когда перед нашей промышленностью стояла задача наладить крупносерийное и массовое производство автомобилей. Вслед за первыми пятью марками («За рулем», 1974, № 3) в этом году вышли еще пять миниатюр этой серии. На двухкопеечной марке изображен грузовой полуторатонный автомобиль ГАЗ—АА. На марке ценой три копейки показан автобус ГАЗ-03-30, созданный на горьковском автозаводе в 1933 году. Грузовой трехтонный автомобиль ЗИС—5 мы видим на марке достоинством в четыре копейки; его производство было налажено на московском автозаводе в 1933 году. В следующем году московский же автозавод стал выпускать 21-местный автобус ЗИС—8 (он показан на 14-копеечной марке), а с 1936 года — шестиместный легковой автомобиль ЗИС—101 (16-копеечная марка).

В 1975 году серия будет продолжена.









Автомотоклуб во Владимире — одна из лучших учебных организаций ДОСААФ. Два года подряд он держит переходящее Красное знамя Военного Совета округа, перевыполняет планы по подготовке водителей-электромехаников, выпускает шоферов, подготовленных к службе в армии.

Одна из основ этих успехов — хорошо организованное социалистическое соревнование. Творческое, гласное, оно охватывает все стороны жизни коллектива. В него вовлечены все курсанты, преподаватели, инструкторы.

Соревноваться — значит быть всегда в поиске, не останавливаться на достигнутом, критически оценивать результаты своего труда, видеть перспективу.

Именно об этом в беседе с нашим корреспондентом Е. ЕРМОЛАЕВЫМ говорили преподаватели клуба.



Слева направо: инструктор обучения вождению В. Г. Ландышев, преподаватель М. Ф. Шацкий, мастер производственного обучения Н. М. Губарев.

ВСЕГДА В ПОИСКЕ

Валентин Григорьевич ЛАНДЫШЕВ, инструктор обучения вождению. Награжден почетным знаком победителя социалистического соревнования, занесен в книгу Почета города Владимира.

— Кто из нас, водителей, не испытал волнения первого выезда, сидя за рулем рядом с инструктором? Каждый раз, когда я сажусь в кабину вместе с очередным новичком, стараюсь учитывать его состояние. Конечно, индивидуальные способности ребят не равноценны: одни быстрее усваивают необходимые навыки, другие — медленнее. Но и в том и в другом случае важно прежде всего найти верный тон, контакт с курсантом. Думаю, что именно этот, педагогический фактор служит одной из составляющих успеха в социалистическом соревновании преподавателей, в качестве обучения. И не случайно 98,6% наших воспитанников с первого раза сдают экзамен в ГАИ.

Вообще в 1973/1974 учебном году курсанты получили хорошую подготовку в нашем клубе. Этому способствовало то, что был значительно расширен парк учебных автомобилей — мы получили машины новых моделей. Выигрыш здесь двойной: во-первых, к 50 часам практического вождения, необходимым каждому курсанту для допуска к экзаменам, мы добавили еще 10 часов профилактического осмотра — каждый раз перед выездом на линию и после возвращения из учебного рейса.

Значение таких занятий трудно переоценить. Ведь именно техническая профилактика служит основной гарантией безотказной работы. А для молодого водителя, готовящего себя к службе в армии, где приходится работать в самых разнообразных условиях, приобретение таких навыков особенно ценно.

Во-вторых, «омоложение» учебного парка (начиная с 1970 года мы на 95% обновили техническую базу клуба) сделало более рациональным преподавание: у начинающего водителя нет теперь необходимости осваивать автомобили незнакомых марок, едва самостоятельно сев за руль. Одним словом, сегодня мы имеем неплохие результаты, но это, конечно, не предел наших возможностей.

А залог будущих успехов я вижу в укреплении материальной базы и совершенствовании педагогического мастерства. Это как раз и есть основные пункты наших социалистических обязательств.

Николай Михайлович ГУБАРЕВ, мастер производственного обучения.

— В клуб приходят 17-летние юноши. Через несколько месяцев они самостоятельно садятся за руль.

Моей практической задачей является научить начинающих водителей правильному обращению с автомобилем, довести до сознания ребят всю меру ответственности за вверенную им технику.

Индивидуальные беседы с курсантами, примеры из личного опыта — это стало как бы частью занятий. Постепенно ребята проникаются сознанием практической значимости предмета, лучше и внимательнее занимаются, глубже вникают в суть дела. Очень важно также развязать их инициативу на занятиях, чтобы они сами стали активной стороной, а преподаватель был как бы консультантом.

Мастер проводит с группой 226 учебных часов. Из них 128 отводится на обслуживание машины — изучение сортов смазок, регулировочных и крепежных работ и т. д. Уже одно это соотношение говорит о практической важности навыков обслуживания. Добиться же успеха можно тогда, когда под рукой есть все необходимые узлы, агрегаты, детали.

Должен сказать, что в этом году с централизованными поставками запчастей и учебных пособий дело обстояло неважно. Приходилось «кустарными» способами искать самое необходимое для занятий оборудование. И хотя мы имеем неплохие итоги (средний балл за знание материальной части на экзаменах составляет 4,7), мне бы хотелось пожелать, чтобы в следующем году соответствующие ведомства уделяли больше внимания оснащению клуба наглядными пособиями и деталями.

Принимая обязательства, мы серьезно взвешиваем наши возможности и, конечно, думаем о том, как обеспечить со всех сторон выполнение этих обязательств.

Михаил Федорович ШАЦКИЙ, преподаватель.

— Говоря об итогах 1973/1974 учебного года, можно смело сказать: это был хороший, деловой год для нашего клуба. Все 18 классов переоборудованы для изучения новых моделей машин — ЗИЛ—130 и ГАЗ—53А, что дало возможность теснее приблизить теорию к практике. Хорошим подспорьем в нашей работе было использование плакатов по новым Правилам движения и устройству современных автомобилей. А вот в чем мы испытывали существенный недостаток, так это специальные узкопленочные фильмы как по новым Правилам движения, так и по теории. Те фильмы, которыми мы располагаем, уже устарели и нуждаются в замене. Было бы очень важно решить этот вопрос.

Несколько слов хотелось бы сказать о методической работе, проведенной за год. У нас в клубе широкое распространение получила новая форма такой работы. Каждый преподаватель получал индивидуальное задание по той или иной теме. Например: составить методическую разработку по системе охлаждения новых моделей машин. Такой метод обладает целым рядом преимуществ: во-первых, он служит взаимному обмену знаниями среди преподавателей; во-вторых, материалы разработки можно использовать в других клубах. Кроме того, сам процесс работы над темой дает преподавателям дополнительную пищу для размышлений по другим вопросам теории и методики.

Хочу отметить то внимание, которое уделяется в клубе гласности социалистического соревнования. Каждые 10 дней вывешиваются боевые листки, каждые полмесяца на всеобщее обозрение представляются оценки всех курсантов, а в конце месяца выводится средний балл успеваемости. Это лишь два характерных штриха.

ТРУДНЫЕ КИЛОМЕТРЫ

Репортаж с места автопробега, участники которого еще не имеют водительских удостоверений

...Медленно пробирается по извилистой лесной дороге колонна автомобилей. Сухой, прокаленный солнцем песок рассыпается под колесами, натужно воют двигатели. То один, то другой автомобиль вдруг начинает буксовать — того и гляди зароется, сядет намертво. Жарко. Тонкая сухая пыль, поднятая многими колесами, покрывает ровным слоем автомобили, перекрашивает их в одинаковый серый цвет, забирается в кабины. На лицах водителей капли пота оставляют светлые следы...

Километр, другой, десятый... Но вот головной автомобиль останавливается. Привал? Нет. От машины к машине передают команду: «Впереди зараженный участок. Надеть противогазы. Водителям-дублерам занять места в кузове». И снова петляет дорога, печет солнце. Под резиновыми масками не видно лиц водителей. Но напряженный поворот головы, тяжело вздымающаяся грудь, руки, покрывшиеся испариной,— все говорит о том, что им сейчас нелегко. И невольно вспоминается старая солдатская заповедь: «тяжело в учении — легко в бою». Почему именно она? Да потому, что эти водители, сидящие за рулем мощных машин, — совсем молодые ребята. И вся солдатская служба у них еще впереди. А пока они — курсанты луховицкого автомотоклуба ДОСААФ. Позади месяцы учебы, через несколько дней они получат «права». Но прежде должны еще пройти вот это последнее испытание — испытание дорогой.

...Я сижу в просторной кабине ЗИЛа. Правда, сейчас она совсем не кажется просторной — нас трое, а автомобиль кренится «с борта на борт», подпрыгивает на кореньях, проваливается в ямы, — словом, ведет себя как утлая лодчонка на крутой волне. Справа от меня инструктор клуба Сергей Житенев, слева — курсант Алексей Лобурев. Если их поставить в строю рядом — ни дать ни взять друзья-товарищи, одногодки. Да оно почти так и есть. Сергей только года на четыре старше Алексея. Окончив этот же клуб, он ушел в армию, служил шофером, потом инструктором. После службы вернулся и теперь учит других. Начальник клуба Николай Павлович Москалев так охарактеризовал Сергея: «Инструктор нового склада. Молодой, грамотный. Любит технику и ребят. Умеет не только к каждой гайке, но и к каждому пареньку подобрать свой «ключик».

Для Алеши Лобурева быть шофером — единственно достойное дело. Так он считает. «Если бы меня не направил в клуб военкомат, я попросился бы сам. Мой отец — старый шофер, всю войну «крутил баранку», старший брат — шофер. Видно, и мне так на роду написано», — серьезно объяснил Алеша. И впрямь — водитель из него получается. Тяжелый «сто тридцатый» подчиняется ему безропотно и, если такое определение уместно, — охотно. Конечно, дается это Алексею непросто — ведь ему практически впервые приходится вести автомобиль по-настоящему: по дороге, где нет никаких условностей, где можно и забуксовать, и врезаться в дерево, и даже... заблудиться — стоит лишь на несколько мгновений потерять из вида борт впереди идущего «газика».

Снова минутная остановка. Снова от машины к машине катится команда «Водителям поменяться». Место слева от меня занимает новый курсант — Александр Моховиков.

И опять колонна многочленистой гусеницей изгибается по лесу. Снова мелькают перед глазами золотые стволы сосен. Низко нависшие ветки скребут по крыше кабины, стучат по стеклу, царапают борта. И запахи перегретой земли, смолы, вянущих на корню трав и ягод проникают даже в закрытую кабину. Марш продолжается.

...А всего несколько часов назад, утром, мы сидели с начальником клуба в его кабинете и, наблюдая, как курсанты во дворе в сотый, наверное, раз осматривают и протирают автомобили, беседовали о предстоящем походе. Говорил в основном Николай Павлович.

— Если смотреть на объективные показатели, то без ложной скромности можно признать, что подготовка водителей в нашем клубе сейчас поставлена неплохо. Правда, у нас нет тренажеров, туго с помещениями, нет теплого гаража. Да и в оборудовании классов не можем еще тягаться даже с ближайшим соседом — шатурским автомотоклубом. Но у нас есть молодые способные инструкторы, пришедшие недавно из армии, понимающие толк в дисциплине и знающие технику. Такие, как Михаил Федорович Марейкин, Сергей Сергеевич Золотов, Вячеслав Михайлович Петрушин, Сергей Сергеевич Житенев. Есть и опытные преподаватели, у которых можно поучиться. Взять хотя бы Василия Степановича Аношина. Пятнадцать лет работает человек, не одну сотню водителей выучил. Да как выучил! Есть, наконец, у нас и хорошие учебные автомобили.

Николай Павлович подошел к окну.

— Вон стоят два ЗИЛ—130. Там под навесом — два ГАЗ—66 и ММЗ—555. Вон курсанты приколачивают на борт плакат — это ГАЗ—52, их у нас пять штук. Есть еще ГАЗ—69, «Жигули» и два «старичка» — ГАЗ—51. Так что жаловаться как будто грех. И все же, положа руку на сердце, мы не можем считать, что наши водители полностью подготовлены к предстоящей службе. Вот одна частность. Мы, например, убеждены, что учебный процесс не получает своего четкого, логического завершения. Посудите сами. Скажем, ездил паренек исправно, освоился с автомобилем. Привык к тому, что рядом сидит инструктор. Привык к луховицким улицам (много ли их!). А если нужно будет проехать не десяток, а сотню километров? Да не по асфальту, да ночью... Как поведет себя наш выпускник? Ведь он к этому совсем не готов!

— Вот мы и решили этот пробел восполнить. Слышали, что некоторые клубы организуют в конце курса обучения автопробеги. А мы разве не можем? Посоветовались с замполитом, поговорили в обкоме ДОСААФ —, должно получиться. Маршрут не очень большой. Сто семьдесят километров туда, сто семьдесят обратно. Дороги будут всякие. Будет и ночная езда, и паромная переправа, и незнакомый город — все, что может встретиться шоферу в рейсе. Всех курсантов взять, конечно, не сможем, человек сорок поедет. В наших программах пробег, увы, не предусмотрен. Не выделено для этого ни бензина, ни денег, ни часов — а ведь в дороге ребят надо кормить, размещать. Коечто мы сэкономили, немного заработали в колхозе на прополке — вот на это и рассчитываем. Нас поддерживает уверенность, что делаем хорошее, нужное дело. И суть тут не только в том, что в пробеге окрепнут навыки, проявится характер. Наш замполит Павел Васильевич Морозов считает, что и воспитательное воздействие подобного марша на молодого шофера будет заметным...

Воспитательное воздействие... Это не какое-то абстрактное понятие. Я видел во время марша немало примеров того, как советом, вовремя сделанным замечанием, подходящим к случаю рассказом, а то и личным примером инструкторы и руководители клуба сеяли в сердцах своих учеников добрые семена — уважение к тем, кто рядом с тобой на дороге, чувство товарищества, шоферской этики.

Остановок во время марша было немного. И каждую из них непременно старался использовать Павел Васильевич Морозов. Он тут же собирал ребят и спешил рассказать им что-то интересное о селе и людях, которыми оно знаменито. Или о лесном пожаре 1936 года. Или об истории названия деревни. И ребята жадно слушали. А Павел Васильевич, рассказывая, оживлялся, увлекался и как будто на глазах молодел.

...Из Шатуры, конечного пункта пробега, мы возвращались ночью. Высилась по обе стороны дороги темная стена леса. Наползали из низин и болот белые косматые пряди тумана. В ярких лучах фар удивительным зеленым блеском светились, как катафоты, глаза сов.

Колонна шла так же уверенно и четко, сохраняя строй, строго выдерживая заданную скорость. Только движение ее приобрело уверенность, налилось спокойствием.

Да так оно, видимо, и было — ведь за рулем сидели завтрашние военные шоферы, начавшие понимать дорогу.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спецкор «За рулем»

Луховицы—Шатура

АШХАБАДСКИЙ АВТОДРОМ

Двадцать лет существует старейший в Туркмении республиканский клуб ДОСААФ. Почти 10 тысяч шоферов подготовил он за это время, 550—600 курсантов ежегодно получают здесь удостоверения водителей. И каждый уносит теплые воспоминания о людях, отдающих себя нелегкой профессии преподавателей, мастеров, инструкторов практического вождения.

С благодарностью отзываются курсанты о своих наставниках Овлиякули Реджепове, Гулы Машадове, о старейших работниках клуба Семене Михайловиче Аношкине и Николае Васильевиче Заплатникове. Ветераны работают почти со дня основания клуба, и их огромный опыт — бесценный клад, которым они щедро делятся с товарищами и учениками.

В последние годы как-то не очень ладились дела у клуба. Поругивали его на совещаниях, критиковали на пленумах. Никак не удавалось коллективу перестроиться на новые, современные формы и методы работы.

Но вот пришел в клуб новый руководитель, полковник в отставке Борис Анатольевич Богданов. Боевой офицер, пограничник с тридцатилетним стажем, воспитатель с большим практическим опытом, он сумел в короткий срок заметно изменить положение дел. Его знания, энергия и задор помогли улучшить политико-воспитательную работу, укрепить материально-техническую базу. Сейчас в клубе 22 учебных автомобиля, среди которых есть и ГАЗ—53 и ГАЗ—66.

Но главное — удалось наконец осуществить то, о чем давно мечтали и преподаватели и курсанты. Клуб построил свой собственный автодром. Теперь появилась возможность осваивать премудрости водительского мастерства в условиях, максимально приближенных к реальным. Курсанты встречаются тут и с песчаным участком, и с горкой, могут отрабатывать навыки вождения автомобиля в узком проезде, тренироваться в «фигурке». В общем, автодром — хорошее подспорье в воспитании умелых водителей. Его вступление в строй, несомненно, отразилось на качестве обучения. Комиссия Военного округа по результатам последней проверки дала клубу высокую оценку.

В. АСТОВ,
спецкор «За рулем»
Фото автора

г. Ашхабад



Будущим водителям нужно подготовиться к встрече с самыми разными дорогами. Для этого и служат специально созданные искусственные препятствия.



Одни курсанты сменяют других. Идут занятия по практическому вождению.

В МИНУТЫ ОПАСНОСТИ

Два раза в год — весной и осенью — тысячи воспитанников автомотоклубов и школ технической подготовки оборонного Общества уходят на военную службу. Родина доверяет им сложную боевую и транспортную технику — автомобили и бронетранспортеры, ракетные тягачи и танки... В годы Великой Отечественной их отцы и деды, героически защищая социалистическую Родину, совершили бессмертный подвиг.

Сыновья и внуки фронтовиков, продолжая и умножая традиции старших на полях учений, на полигонах, танкодромах, постигают науку побеждать.

В ратном труде, полном романтики, ярко проявляются их высокие моральные качества — мужество, благородство, войсковое товарищество, готовность помочь людям в трудную минуту. Публикуемые ниже эпизоды из жизни воинов-водителей, среди которых большинство воспитанники автомотоклубов ДОСААФ, — яркое тому свидетельство.



На пылающем бензовозе

На площадке, где стояли автомобили, вдруг, словно вспышка молнии, взметнулось пламя. Языки огня зловеще лизнули цистерну с горючим и борт рядом стоящей машины.

Майор Зубков и старшина Береговский сразу кинулись к загоревшемуся бензовозу.

— Огнетушители в ход! — приказал майор. Петр Иванович хорошо понимал, что если взорвется цистерна, то не обойдется без жертв, сгорят боевые машины, которые находились недалеко от бензовоза. За офицером устремились солдаты.

Лучшие чувства движут людьми во время опасности, заставляя рисковать жизнью, идти на подвиг: долг и чувство ответственности, храбрость.

...На подножку кабины бензовоза, куда уже подбиралось пламя, прыгнул рядовой Ладик Кочарян.

— Товарищ майор, разрешите вывести машину! — крикнул он.

— Действуйте!

Воин-водитель быстро запустил двигатель и погнал бензовоз в безопасное место.

Водители Ибадат Мамедов и Роберт Чопурян стали отгонять от места пожара другие автомобили. Вскоре огонь удалось ликвидировать.

В опасной ситуации офицер Зубков, старшина Береговский, рядовые Кочарян, Мамедов, Чопурян действовали смело и хладнокровно.



Погоня

Вечерело. Майор Владимир Иванович Верещага возвращался на машине в подразделение. Около одного из домов внимание его привлекли четверо мужчин, пытавшихся насильно втащить молодую женщину в «Москвич».

— Помогите! — кричала она.

— Преградите путь «Москвичу»! — приказал офицер водителю рядовому Отари Табашвили. Сам же, выскочив из «газика», поспешил на помощь женщине. Неизвестные, однако, успели втолкнуть ее в салон. «Москвич» выскочил на тротуар, объехал военную машину и на большой скорости скрылся в переулке. Видно, хулиганы хорошо знали дорогу.

Майор Верещага и рядовой Табашвили кинулись в погоню. По пути им встретился автоинспектор, которому было сообщено о происшествии и назван номерной знак «Москвича». Не прошло и получаса, как его задержали за чертой города. Хулиганы были обезврежены.



Наперекор стихии

К тяжело заболевшему офицеру мчался ГАЗ—69. Дорога петляла в горах, карабкалась вверх, уходила в ущелья. И вот на пути препятствие — бурная речушка. В другое время ее проезжали, не замечая. А тут разбушевалась от прошедших дождей.

— Проедем? — с тревогой спросил прапорщик, сидящий рядом с водителем.

— Должны, — неуверенно проговорил тот.

Машина с разгона вошла в воду. Доехав до середины бурлящего потока, она вдруг стала резко оседать.

— Яма, — мелькнула мысль у шофера, — но откуда? Ее же раньше здесь не было...

Вода с силой заливала салон. Прапорщик и шофер вынуждены были взобраться на тент машины. Поток подмывал автомобиль все больше и больше. Трудно сказать, чем кончилось бы это происшествие, не подойди к реке МАЗ, следовавший сюда за гравием. Шоферы рядовые Кравцов, Кабанов и Демидов, увидев тонущий «газик», поспешили на помощь. Первым бросился в речку Демидов. Но его быстрым течением сбило с ног. Сослуживцы кинули ему трос и вытащили обратно на берег.

— Готовьте трос и машину! — крикнул Владимир Кравцов, а сам, быстро раздевшись, поплыл к пострадавшим. Поток подхватил солдата и понес по течению. Но Владимир переборол его и стал продвигаться к середине реки. Подплыв к автомобилю, успел ухватиться за край тента. Прапорщик помог ему взобраться наверх.

С берега бросили трос. Ухватив его, Кравцов нырнул под машину. Течение несло с собой гальку, камни, они били солдата по лицу, по телу. Четыре раза нырял он, пока закрепил трос за бампер ГАЗа.

Демидов своим могучим МАЗом быстро вытащил и машину, и людей. Вскоре «газик» мчался к больному офицеру, чтобы доставить его в госпиталь.



Рискуя жизнью

Ефрейтор Виктор Зинченко вел свой КрАЗ с тяжелым прицепом в горах. Почти через каждую сотню метров пути — подъемы, спуски, резкие повороты. В кабине рядом с ним находился ефрейтор Виктор Кустов. Вот за крутым поворотом начался спуск. Уклон оказался крутым и покрытым почти незаметной тонкой коркой льда. Зинченко увидел, как шедшая впереди машина товарища, тоже с прицепом, занозила и пошла вниз. Опытный водитель младший сержант Ярослав Мельник сумел все же в конце спуска перед крутым левым поворотом остановить свой КрАЗ, но прицеп развернулся так, что загородил полдороги.

Машину Зинченко тоже понесло вниз. «Должен, должен проскочить в оставшийся проход», — думал он, крепко сжимая руль. Но в этот момент из-за поворота навстречу вынырнул автобус, полный пассажиров.

Виктор похолодел. В мгновение представил себе, что будет, если произойдет столкновение.

— Держись! — крикнул он Кустову и резко повернул руль влево, направив свой КрАЗ на скалу. Удар. Автопоезд замер. До автобуса оставались сантиметры...

Объятия высыпавших на шоссе пассажиров были наградой воинам за их благородный поступок.

Подполковник А. ПАВЛОВСКИЙ

Краснознаменный Закавказский военный округ

РЕЙС В ХОВД

26 ноября — 50 лет со дня провозглашения Монгольской Народной Республики

Пятидесятилетняя история МНР — это и история дружбы монгольского и советского народов. Фундамент ее заложили великий Ленин и вождь монгольской революции Сухэ-Батор. Поколения трудящихся двух стран продолжают их дело. Вот один лишь штрих этой дружбы — братское сотрудничество, сложившееся между советскими и монгольскими автотранспортниками.

Ранним весенним утром колонна из двадцати восьми тяжело груженных автомобилей вытянулась на окраине города Сухэ-Батора. Только начинал брезжить рассвет, со стороны гор нет-нет да налетал порывистый холодный ветер. Но небо было чистым, глубоким, с отливом синевы — это предвещало хорошую погоду.

Автомеханик Григорий Алексеевич Бардело, которому было поручено возглавить колонну, подал команду: «Начать движение» — и сам сел за руль головного ЗИЛа. Григорий Алексеевич, хотя и был уверен в водителях и автомобилях, все же на первых порах немного волновался. Рейс предстоял дальний и ответственный. Можно сказать, космический — в один конец около трех тысяч километров. И каких! На пути — горные перевалы, ущелья, десятки рек и речушек, которые бурлили сейчас весенними потоками. Это лишь первая часть маршрута, вторая — безводные пески пустыни Гоби, где ни дорог, ни близкого пристанища ожидать не приходилось.

Думал Григорий Алексеевич и об ответственности. Для него, коммуниста, советского специалиста, рейс в Ховд — еще один акт товарищества, которое складывается вот так повседневно в совместном труде. Люди, грузы, техника — за все он, командор, сегодня в ответе.

Ждут колонну в Ховде, очень ждут, это понимали все водители. ЦК МНРП и монгольское правительство решали очень важную задачу: укрепить материально-техническую базу животноводства, ликвидировать его зависимость от капризов природы. Иначе говоря, строить производственные корпуса, фермы, механизированные скотники, добротные жилые дома, создавать лечебно-кормовые пункты, хранилища под корма, оснастить каждый комплекс тракторами, автомобилями, другой техникой. В местечке Ховд как раз и создавался такой комплекс. Потому на ЗИЛах и ГАЗах, направлявшихся туда, — строительные материалы, оборудование для ферм, запасные части к машинам. И, конечно, — все необходимое для участников рейса: продовольствие, вода, горюче-смазочные материалы....

Когда поднялось солнце, колонна втянулась по шоссе в горы. Замыкал ее второй механик тридцатилетний Жормал Сундуй. Тоже за рулем ЗИЛа. Человек надежный, влюбленный в технику. Накануне рейса Григорий Алексеевич вместе с ним в который уже раз проверили готовность людей, автомобилей и грузов к дальнему походу, уточнили по карте все детали — сигналы, места отдыха, ночевок, порядок движения через перевалы, водные препятствия.

Но какой бы тщательной ни была подготовка, от неожиданностей никто не застрахован, особенно молодые водители. На крутых подъемах в горах перед Баян-Чандманем у некоторых машин стали перегреваться двигатели, колонна растянулась. Нашли удобное место, сделали большой привал, осмотрели автомобили, отдохнули — и снова в путь.

Сидевший рядом с Григорием Алексеевичем сменщик, он же переводчик Сурэн Чойжилтав, хорошо знающий историю своей страны, рассказывал, как объединенный советско-монгольский революционный отряд под командованием будущего маршала МНР Х. Чойбалсана и Петра Ефимовича Щетинкина громил на реке Селенге белогвардейцев, как войска другого легендарного полководца народной Монголии Хатан-Батора Максаржавы вместе с воинами молодой Советской республики в декабре 1921 года нанесли поражение врагу в районе озера Толбо-Нур.

— Вот когда кровью скрепилась наша дружба, — после каждой рассказанной истории заключал Сурэн и удовлетворенно улыбался.

Плоды этой дружбы, рожденной Октябрем, особенно зримы сегодня. Монголия строится, преображается, расцветает с каждым годом.

В городке Баян-Чандмане, через который проходила колонна автомобилей, Григорий Алексеевич любовался красивыми жилыми и учебными корпусами.

— Это наш профтехцентр, — с гордостью рассказывал Сурэн, — его возвели несколько лет назад наши строители с помощью Советского Союза. Теперь тут обучаются наши шоферы, трактористы и другие специалисты для сельского хозяйства республики. А их надо много, ой как много!..

Незадолго до этого рейса Григорий Алексеевич побывал в Дархане. Узнал, что городу немногим больше десяти лет и что еще недавно тут, в харинской пойме, была голая степь. Теперь стоит красивый современный город. Он дымит трубами предприятий, сверкает на солнце окнами новых домов. На бетонной трассе, связывающей новые кварталы Дархана с железнодорожной станцией, Григорий Алексеевич увидел плакат с флагами социалистических стран и рядом с ними слова: «Сила дружбы».

«Так вот она эта сила, преобразовавшая степь», — думал Бардело. В тот же раз ему рассказали, что город воздвигался с помощью Советского Союза. Советские специалисты помогли также построить пищевой комбинат, комбикормовый завод. Чехословацкие друзья содействовали в постройке цементного завода, болгарские — овчинно-шубной фабрики.

...Навстречу колонне чуть ли не сплошным потоком двигались ЗИЛы, ГАЗы, КрАЗы, МАЗы, «шкоды», «татры». Неутомимый Сурэн нет-нет да приветственно махал рукой землякам-водителям. Потом вдруг начинал вспоминать, как его встретили на автосборочном заводе, где он получал новые грузовики.

— Хороший, большой завод... Спасибо советским товарищам за помощь, — говорил Сурэн и опять улыбался.

К концу третьих суток колонна спустилась в долину Баян-Цага. Здесь путь ей преграждали бурные речки. В одном месте два автомобиля ГАЗ—53 глубоко засели в воде. Остановка. Механики русский Бардело и монгол Сундуй держат совет. На помощь застрявшим грузовикам посылаются два ЗИЛа. Водители, почти по пояс в холодной воде, промеряют шестами дно, цепляют тросы. И вот машины уже на суше. В другом месте пришлось тросами сцепить сразу несколько автомобилей. Словно альпинисты, «в связке», они успешно преодолевают преграды.

Перед тем как двигаться по северной части пустыни Гоби, руководители колонны собрали шоферов. Пылал костер, готовилась пища. Пламя освещало обветренные лица водителей. Некоторых из них Григорий Алексеевич знал хорошо, обучал лично, другие вернулись из армии, где получили добрую закалку.

— Ну как, сильно устали? — обвел собравшихся веселым взглядом Жормал Сундуй.

— Есть немножко, — робко ответил за всех самый молодой.

— Отдыхайте, набирайтесь сил, завтра с рассветом пойдем по пустыне, дорог тут нет, прокладывать их будем сами, — говорил механик.

По рукам пошла маршрутная карта, испещренная обозначениями... Пока не наступила темнота, водители возились каждый у своей машины. Оба механика помогали им советом и делом.

В Ховде колонну встречали с почестями. Жители поселка от мала до велика вышли на улицу, мальчишки бежали рядом с автомобилями. На площади, у правления госхоза собрался стихийный митинг. Качали механиков, водителей — радости не было конца.

Двадцать два дня в общей сложности длился рейс в Ховд и обратно. Много было еще поездок у Григория Алексеевича с монгольскими друзьями, но эта осталась в памяти на всю жизнь. О ней бывший начальник четвертой автоколонны чувашской автобазы № 1 Григорий Алексеевич Бардело рассказывал не раз своим товарищам, иногда показывал блестящую звезду с красной полосой посередине — награду — орден Трудового Красного Знамени, которым Монгольская Народная Республика отметила его ударный труд на автотранспорте. Сейчас он опять в братской Монголии.

Г. БЕЛОУСОВ

г. Чебоксары

Годы и факты

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ



ВАЗ

14 января 1967 года. В этот день за селом Русская Борковка у Жигулей вынут первый ковш грунта на строительстве Волжского автомобильного завода, запроектированного в техническом сотрудничестве с фирмой ФИАТ (договор подписан в мае 1966 года). Проектная мощность завода — 660 тысяч малолитражных легковых автомобилей в год.

1969 год. Окончательно определилась конструкция будущей модели Волжского завода, разработанная, испытанная и доведенная заводом ФИАТ совместно с НАМИ и Отделом главного конструктора ВАЗа. В ней учтены все достижения современного автомобилестроения и требования условий эксплуатации.

1970 год. Первую продукцию дал ремонтно-кузнечный цех. Вступают в строй корпус вспомогательных цехов и механосборочное производство. Идет монтаж оборудования в прессовом корпусе, в цехе цветного литья и в кузнице. Одновременно монтируется лента главного конвейера.

К 100-летию со дня рождения В. И. Ленина сданы в пуско-наладочные работы все основные цехи со сложным автоматизированным оборудованием — первая очередь ВАЗа.

Параллельно со строительством завода на берегу Волги возводится новый город автомобилестроителей. Завод стал всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

Август 1970 года. Сошли с конвейера первые малолитражки ВАЗ—2101 (5 мест, 1197 см³, 62 л. с., 140 км/час).

1971 год. Создано Волжское объединение по производству легковых автомобилей (АвтоВАЗ) в составе Волжского автозавода и белебеевского завода «Автонормаль».

11 января 1972 года. Вступила в строй вторая очередь завода. С конвейера начала сходить новая машина — ВАЗ—2102, пятидверная модификация с кузовом «универсал».

Проектная мощность первой нитки главного конвейера полностью освоена.

Декабрь. Выпущен 500-тысячный ВАЗ—2101. Принято 36 новых объектов, составивших третью очередь завода. Третья нитка конвейера, как и каждая из первых двух, рассчитана на выпуск 220 тысяч малолитражек в год. Третья модель завода — ВАЗ—2103 — автомобиль-люкс усовершенствованной конструкции, с улучшенной декоративной отделкой (5 мест, 1451 см³, 75 л. с., 150 км/час).

За успешное выполнение социалистических обязательств, за трудовые победы Волжское объединение по производству легковых автомобилей награждено Юбилейным почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Предприятию присвоено наименование — Волжский автомобильный завод имени 50-летия СССР.

Декабрь 1973 года. Модели завода ВАЗ—2101 и ВАЗ—2102 удостоены государственного Знака качества. С конвейера сошел миллионный автомобиль «Жигули».

1974 год. Начинается выпуск четвертой модели, ВАЗ—21011 — модернизированного ВАЗ—2101 — улучшенной конструкции, с более мощным двигателем.

КАМАЗ

13 декабря 1969 года. Недалеко от города Набережные Челны в Татарии вынут первый ковш земли на строительстве камского автомобильного комплекса из шести заводов: автомобильного, моторного, прессово-рамного, кузнечного, литейного и ремонтно-инструментального. Проектная мощность комплекса 150 тысяч большегрузных автомобилей и 250 тысяч дизельных двигателей в год.

1970 год. Строительная «площадка» КамАЗа раскинулась на территории около 3 миллионов квадратных метров. Переработано 14,8 миллиона кубометров грунта, смонтировано 99,5 тысячи кубометров сборного железобетона.

1971 год. В марте заложен первый дом на месте нового города автомобилестроителей — рядом с камской плотиной. Городу отведена площадь более 2500 гектаров; он рассчитан на 250 тысяч жителей.

На стройке переработано 31,3 миллиона кубометров грунта, смонтировано 410 тысяч кубометров сборного железобетона.

Параллельно с сооружением автозавода проектируются грузовики. Их опытные образцы разрабатываются московским автозаводом имени Лихачева (шасси), ярославским объединением «Автодизель» (силовой агрегат), минским автозаводом (кузов и опрокидывающий механизм самосвала), одесским автосборочным заводом и балашовским ГКБ (прицеп и полуприцеп к автомобилю). На первых прототипах стоит марка «ЗИЛ».

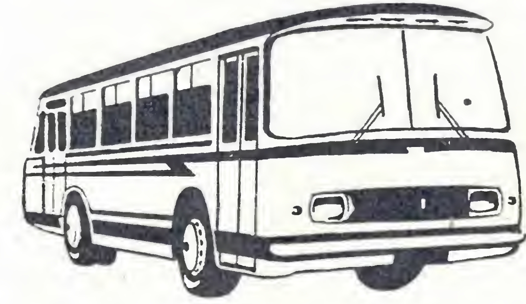
ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Ликинский автобусный завод



ЛиАЗ—677

Львовский автобусный завод



ЛАЗ—695Н

Павловский автобусный завод им. Жданова



ПАЗ—3201

АВТОЗАВОДОВ

1972 год. На строительстве переработано 30 миллионов кубометров грунта и 601,3 тысячи кубометров сборного железобетона. Вместо обычных столбчатых фундаментов строители КамАЗа применяют буронабивные сваи — впервые в практике промышленного строительства. Это сокращает объем земляных работ. Свыше 3 тысяч автомобилей занято на строительстве автогиганта. Сооружаются ТЭЦ, домостроительный комбинат, прокладываются дороги.

На полигоне НАМИ идут испытания экспериментальных образцов КамАЗов. Несколько машин находится в опытной эксплуатации непосредственно на стройке. В позднем варианте автомобиля изменился внешний вид. Машина получила марку «КамАЗ». В ходе испытаний в конструкцию вносятся большие изменения.

1973 год. Переработано 29 миллионов кубометров грунта и 712 тысяч кубометров сборного железобетона. Пущена ТЭЦ.

Вступил в строй РИЗ — ремонтно-инструментальный завод, первый из шести заводов комплекса. Он выпускает весь необходимый инструментарий и технологическую оснастку для производств КамАЗа.

Разработан типаж автомобилей марки «КамАЗ», куда вошло 12 моделей, составляющих три семейства.

1974 год. Наращивает мощности РИЗ. Близится к завершению сооружение автомобильного и кузнечного заводов.

За четыре года освоено 900 с лишним миллионов рублей капитальных вложений. Вместе со средствами, затраченными на сооружение нового города автомобилестроителей, общая цифра составляет 1 миллиард 300 миллионов рублей.

КамАЗы успешно прошли государственные испытания на дорогах Крыма и Забайкалья.

МИКРОАНКЕТА АВТОМОБИЛЯ

ВАЗ—2101, КамАЗ—5320, РАФ—2203... Мы взяли наугад три индекса автомобиля. Что они означают? Специалисту достаточно взглянуть на индекс отечественного автомобиля, чтобы получить ясное представление о таких конкретных вещах, как его вес, вид (легковой, автобус, грузовик и т. д.), завод-изготовитель, порядковый номер модели, степень модернизации, экспортный ли это вариант. Практически вся основная анкетная информация модели зашифрована в этом лаконичном обозначении, она отражается в четырех-пяти цифрах, как в капле воды. А сама микроанкета является частью целой системы классификации, складывавшейся годами.

После войны каждому советскому автозаводу для обозначения моделей была выделена своя группа цифр. Практически это номера каждой сотни, если считать от 0 до 1000. «Раздавались» эти сотни в хронологическом порядке. Старейшие наши автозаводы — ГАЗ и ЗИЛ — получили группы цифр соответственно 0—99 и 100—199, а остальные заводы «разменивали» следующие сотни. ЯАЗ (позже КрАЗ) получил группу 200—299. Есть и исключения. Так, АЗЛК была дана группа цифр 400—449, и в одной сотне с ним «уместился» ульяновский автозавод — 450—499. Самые молодые и пока еще небольшие предприятия располагают группой цифр в интервале 960—1000. Это запорожский, луцкий и рижский заводы.

С развитием автомобилестроения в СССР появлялось все больше моделей и все больше информации о каждой модели, которую необходимо отразить в индексе, чтобы можно было ориентироваться в автомобильном море. Поэтому была создана новая, усовершенствованная классификация и система обозначения автомобилей, которая действует с 1 августа 1966 года. Это — отраслевая нормаль ОН 025270—66. Она распространяется на индексы моделей, выпуск которых начат с августа 1966 года. Словом, всем новым моделям присваиваются индексы по этой нормали.

Как же строится обозначение автомобиля сегодня? Оно состоит из условного (сокращенного) наименования предприятия-изготовителя, а затем через тире указываются данные самой модели. Базовая модель имеет индекс, образованный, как правило, четырьмя цифровыми знаками, а для обозначения модификаций и вариантов применяются пятый и шестой знаки. Но об этом несколько позже.

Итак, четырехзначный индекс модели. Он основан на трех ступенях классификации. Первая цифра показывает класс машин — всего их семь. Каждый класс подразделяется на шесть—девять видов, они отражены во второй цифре индекса. В свою очередь, каждый вид охватывает по 99 моделей, и их порядковые номера в пределах класса и вида — это третья и четвертая цифры индекса.

Разумеется, индекс, присвоенный какой-либо конкретной машине (модели автомобиля), не может быть использован для обозначения другой.

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Курганский автобусный завод

КАвЗ—685

Рижский автобусный опытный завод

РАФ—977Д

Ордена Трудового Красного Знамени ульяновский автомобильный завод им. В. И. Ленина

УАЗ—469

Чтобы нагляднее представить себе смысл первых двух цифр, обратимся к таблице на вкладке. Вертикальные колонки соответствуют классу автомобилей. Зашифрованный первой цифрой, он определяется для легковых машин рабочим объемом двигателя, для автобусов — длиной, для других автомобилей — их полным весом. Тягачи классифицируются по своему полному весу плюс допустимая нагрузка на седло, причем одноосные тягачи — по собственному весу плюс полный вес полуприцепа. Класс автомобиля сохраняется в случае превышения или уменьшения его полного веса в пределах 0,25 тонны для 1-го и 2-го классов и 1 тонны для остальных.

В основу деления классов на виды положен признак эксплуатационного назначения, Об этом говорит вторая цифра (в таблице виды располагаются по горизонталям).

Зная класс и вид машины, по таблице на пересечении соответствующих вертикалей и горизонталей можно легко определить, каковы должны быть первые две цифры в ее обозначении. И наоборот, отталкиваясь от полного индекса модели, можем расшифровать входящие в него буквы и цифры. Рассмотрим два примера.

ВАЗ—2103: ВАЗ — условное наименование Волжского автомобильного завода; 2 — класс, легковые машины с двигателем рабочим объемом свыше 1,2 до 2 л (у ВАЗ—2103 он составляет 1,45 л); 1 — вид, легковые автомобили; 03 — порядковый номер модели.

КамАЗ—5320: КамАЗ — условное наименование Камского автомобильного завода; 5 — класс, грузовик полным весом свыше 14 до 20 т (у КамАЗ—5320 около 15 т); 3 — вид, бортовые грузовики; 20 — порядковый номер модели.

Казалось бы, все просто. Но как быть с машинами, разработанными на базе той или иной основной модели? Например, с автомобилями повышенной и высокой проходимости, модификациями легковых машин с кузовом «универсал», такси со специальным кузовом? В соответствии с отраслевой нормалью они считаются не модификациями основной модели (то есть не приобретают пятого знака в индексе), а получают самостоятельные третью и четвертую цифры, — короче, рассматриваются как отдельные модели. А вот санитарные машины, созданные на базе автомобилей с кузовом «универсал», рассматриваются как модификации последних и, таким образом, имеют пятизначный индекс. Наконец, санитарным автомобилям на базе грузовых шасси присваиваются из соответствующих классов индексы специальных машин.

Появление новой модели автомобиля, которой дается самостоятельный индекс, — это прежде всего изменение одного из основных параметров ее характеристики — полного веса, рабочего объема двигателя, колесной формулы, эксплуатационного назначения, а также кузова. В этом случае речь идет о третьей и четвертой цифрах индекса. Основным автомобильным заводам выделена группа по 10—12 цифр, которые служат для нумерации базовых моделей. При этом нормаль рекомендует сохранять по возможности третью и четвертую цифры индекса (то есть номер модели) при обозначении остальных видов специализированных и специальных автомобилей на их базе. Например: седельному тягачу, спроектированному на базе грузовика, обозначенного 0301, присваивается индекс 0401, самосвалу — 0501, автомобилю-цистерне — 0601, автомобилю-фургону — 0701 и специальной машине — 0901.

А как быть с автопоездами? Их обозначение должно состоять из условного наименования предприятия, выпускающего тягач, тире, индекса модели тягача, дефиса и индекса модели полуприцепа. Например: КамАЗ—5320-8350.

Теперь несколько слов о пятизначных и шестизначных индексах. Модификация автомобиля означает совокупность качественных изменений, вносимых в конструкцию базовой модели, ограничивающую или расширяющую область ее применения в эксплуатации. Она обозначается в индексе базовой модели прибавлением пятого знака в нарастающем порядке. Первая модификация получит индекс 00001, вторая — 00002 и т. д., а девятая (последняя) — 00009. Так, длиннобазная модификация грузовика КамАЗ—5320 имеет обозначение КамАЗ—53202. Если появится десятая модификация, допускается присвоение ей нового индекса модели с цифрой 1 в знаке модификации.

А как обозначаются модернизированные автомобили и вариантные исполнения? Модернизация (сумма усовершенствований), не изменяющая параметров автомобиля, указанных в его технической характеристике, не находит отражения в его индексе. Модернизация, значительно изменяющая отдельные параметры, характеристику и внешний вид машины, с появлением вариантного исполнения отражена в двухзначном цифровом «суффиксе». Так, обозначение модернизированного варианта модели составляется из условного наименования предприятия-изготовителя, тире, четырехзначного индекса, дефиса и цифрового двухзначного «суффикса» вариантного исполнения.

Экспортным вариантам присваивается однозначное цифровое обозначение в виде шестого знака индекса модели. При отсутствии модификации пятым знаком индекса модели будет ноль. За экспортными вариантами изделий устанавливаются следующие цифры: 6— экспортный вариант; 7 — экспортный вариант для тропического климата; 8, 9 — резерв для других экспортных вариантов.

И наконец, обозначение экспериментальных автомобилей и их вариантов. Им присваивается индекс модели в установленном порядке. Рекомендуется ставить впереди индекса модели букву Э для первого варианта экспериментального образца, 2Э для второго и т. д. При окончательном уточнении и утверждении конструкции знаки Э, 2Э и т. д. из индекса устраняются, и сам он остается без изменений.

Нормаль на классификацию и систему обозначения автомобилей позволяет по индексу получить краткое точное представление об автомобиле и его назначении. Думаем, что знакомство с этой системой будет полезно для любого автомобилиста.

Г. МИХАЙЛЮТА,
инженер

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Трижды ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени московский автомобильный завод им. Лихачева



ЗИЛ—114

Дважды ордена Ленина, ордена Красного Знамени и ордена Отечественной войны I степени горьковский автомобильный завод

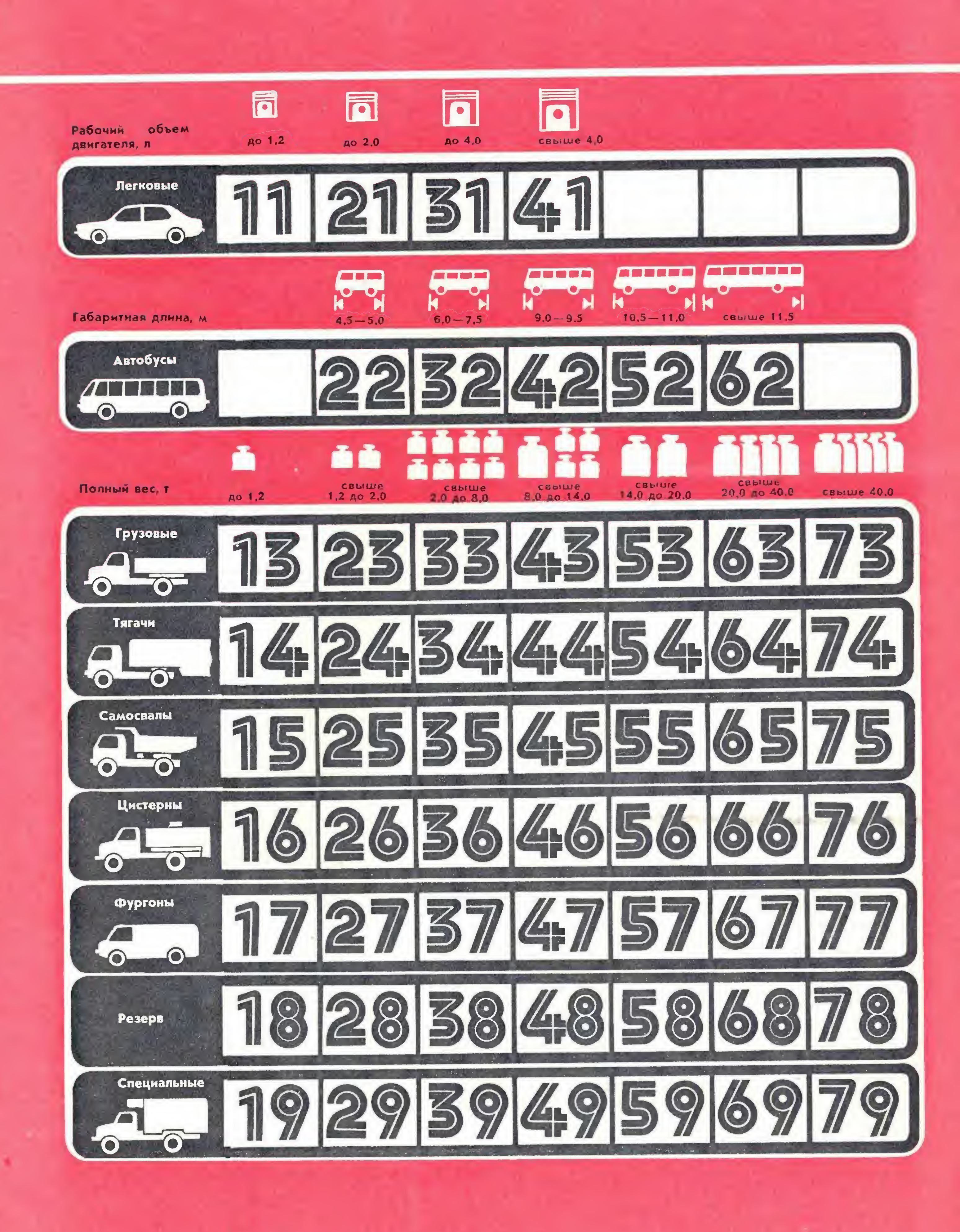


ГАЗ—24

Ижевский автомобильный завод



ИЖ—1500



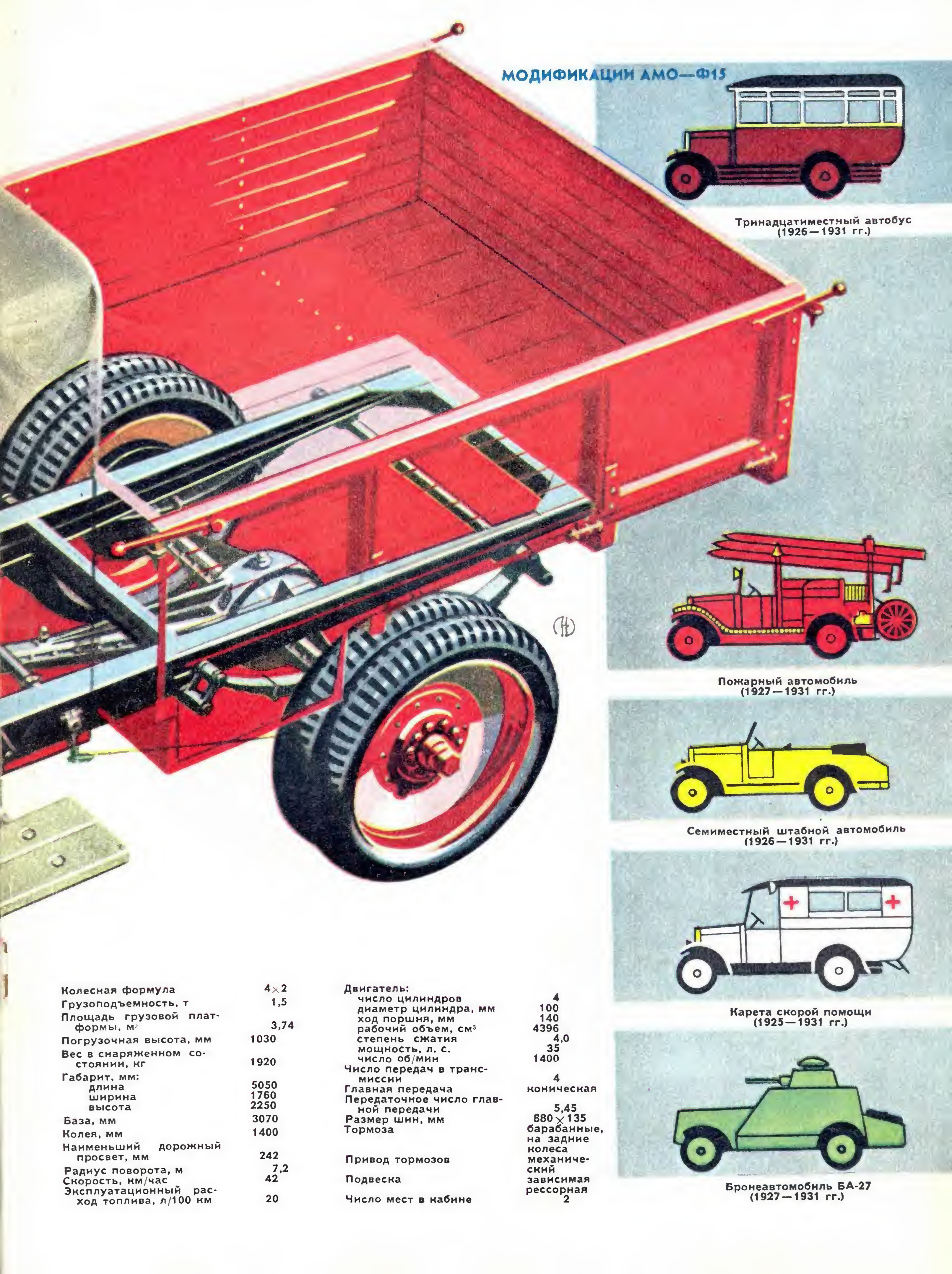
Рабочий объем двигателя, л
до 1,2
до 2,0
до 4,0
свыше 4,0
Легковые
11 21 31 41
Габаритная длина, м
4,5—5,0
6,0—7,5
9,0—9,5
10,5—11,0
свыше 11,5
Автобусы
22 32 42 52 62
Полный вес, т
до 1,2
свыше 1,2 до 2,0
свыше 2,0 до 8,0
свыше 8,0 до 14,0
свыше 14,0 до 20,0
свыше 20,0 до 40,0
свыше 40,0
Грузовые
13 23 33 43 53 63 73
Тягачи
14 24 34 44 54 64 74
Самосвалы
15 25 35 45 55 65 75
Цистерны
16 26 36 46 56 66 76
Фургоны
17 27 37 47 57 67 77
Резерв
18 28 38 48 58 68 78
Специальные
19 29 39 49 59 69 79

АМО-Ф15 — первый советский грузовой автомобиль

Особенности конструкции АМО—Ф15 показаны в статье на стр. 4



Художники Ю. Долматовский и Э. Молчанов



МОДИФИКАЦИИ АМО—Ф15

Тринадцатиместный автобус (1926—1931 гг.)

Пожарный автомобиль (1927—1931 гг.)

Семиместный штабной автомобиль (1926—1931 гг.)

Карета скорой помощи (1925—1931 гг.)

Бронеавтомобиль БА-27 (1927—1931 гг.)

Колесная формула	4×2
Грузоподъемность, т	1,5
Площадь грузовой платформы, $м^2$	3,74
Погрузочная высота, мм	1030
Вес в снаряженном состоянии, кг	1920
Габарит, мм:	
длина	5050
ширина	1760
высота	2250
База, мм	3070
Колея, мм	1400
Наименьший дорожный просвет, мм	242
Радиус поворота, м	7,2
Скорость, км/час	42
Эксплуатационный расход топлива, л/100 км	20
Двигатель:	
число цилиндров	4
диаметр цилиндра, мм	100
ход поршня, мм	140
рабочий объем, $см^3$	4396
степень сжатия	4,0
мощность, л. с.	35
число об/мин	1400
Число передач в трансмиссии	4
Главная передача	коническая
Передаточное число главной передачи	5,45
Размер шин, мм	880×135
Тормоза	барабанные, на задние колеса
Привод тормозов	механический
Подвеска	зависимая рессорная
Число мест в кабине	2

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

АНАТОМИЯ «БУРАНА»

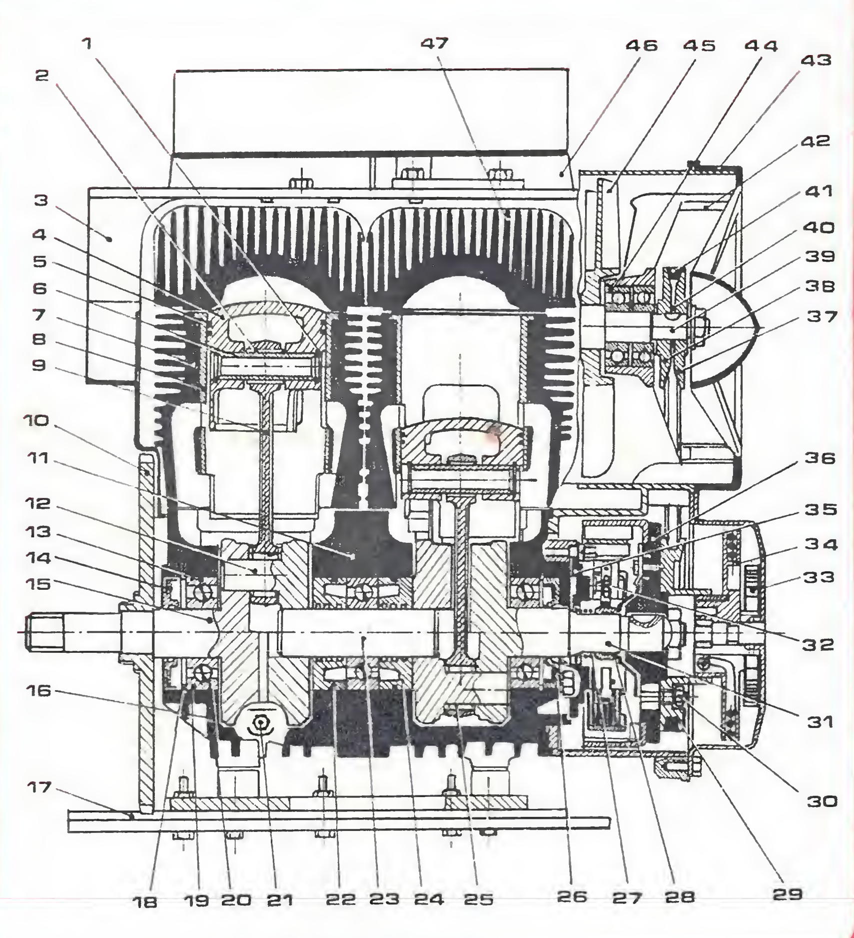
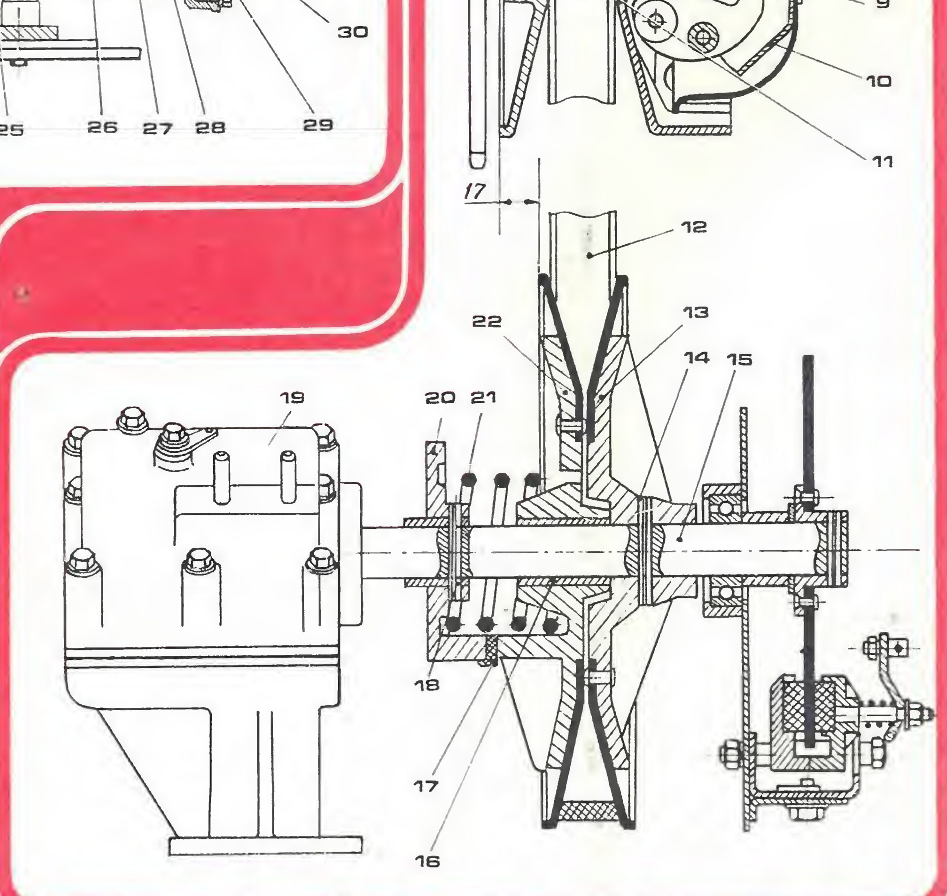


Рис. 1. Двигатель: 1 — стопорное кольцо; 2 — игольчатый подшипник; 3 — кожух; 4 — поршень; 5 — поршневое кольцо; 6 — поршневой палец; 7 — рубашка цилиндра; 8 — гильза цилиндра; 9 — шатун; 10 — шестерня; 11 — верхняя половина картера; 12 — шатунный палец; 13 — подшипник; 14 — манжетное уплотнение; 15 — цапфа коленчатого вала; 16 — нижняя половина картера; 17 — основание для крепления двигателя; 18 — стопорное кольцо подшипника; 19 — уплотнительное кольцо; 20 — подшипник; 21 — болт; 22 — уплотнительное кольцо; 23 — средний вал; 24 — уплотнительное кольцо; 25 — игольчатый подшипник; 26 — манжета; 27 — пружина; 28 — кулачок прерывателя; 29 — шкив привода вентилятора; 30 — гайка; 31 — правая цапфа коленчатого вала; 32 — прерыватель; 33 — ручной стартер; 34 — шкив ручного стартера; 35 — основание магдины; 36 — ротор магдины; 37 — наружный полушкив; 38 — внутренний полушкив; 39 — ось вентилятора; 40 — регулировочная шайба; 41 — ремень вентилятора; 42 — корпус вентилятора; 43 — воздухозаборник вентилятора; 44 — подшипник; 45 — крыльчатка; 46 — глушитель; 47 — головка цилиндра.

Рис. 2. Вариатор: 1 — ведущий конус; 2 — подшипник; 3 — подвижный ведущий конус; 4 — пружина; 5 — центробежный груз; 6 — кожух; 7 — болт; 8 — цапфа коленчатого вала; 9 — тарельчатая шайба; 10 — крестовина регулятора; 11 — опорная чашка; 12 — ремень вариатора; 13 — ведомый конус; 14 — пружинный штифт; 15 — приводной вал коробки реверса; 16 — втулка; 17 — сухарь; 18 — пружинный штифт; 19 — коробка реверса; 20 — нагрузочная муфта; 21 — пружина; 22 — подвижный конус.



СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

Наши читатели уже знакомы в общих чертах со снегоходом «Буран», выпускаемым рыбинским моторостроительным заводом. Журнал писал о нем в ноябрьском номере за прошлый год, а в этом году рассказывал об испытании снегоходов (1974, № 8).

Подошло время рассмотреть его устройство. Предоставляем слово заместителю главного конструктора завода Г. П. ДЕРУНОВУ.

«Буран» — двухместная открытая лыжно-гусеничная машина, предназначенная для движения по заснеженным дорогам и целине. Он может буксировать лыжный прицеп общим весом до 250 килограммов и на ровной дороге развить более 50 км/час.

Что же обеспечивает «Бурану» столь высокие и необычные качества? Это в первую очередь движитель — гусеницы и двухтактный **двигатель** (рис. 1) мощностью до 35 л. с. при 5500 об/мин. Рабочий объем двух его цилиндров — 635 см^3. Поскольку обычно снегоход движется со сравнительно небольшой скоростью, когда встречного потока воздуха недостаточно для охлаждения цилиндров, двигатель снабжен принудительной вентиляцией. Ее обеспечивает осевой вентилятор 42, 43, заключенный в кожух 3 и приводимый клиновым ремнем 41 от коленчатого вала 31. Благодаря специальной рубашке, окружающей цилиндры и головки, развитому их оребрению и большой производительности вентилятора система охлаждения начинает работать при любых, даже самых малых оборотах коленчатого вала.

По конструкции мотор «Бурана» во многом сходен с нашими мотоциклетными двигателями. Но есть и ряд существенных отличий. К ним можно отнести прежде всего горизонтальный (а не вертикальный) разъем картера 11 и 16, использование игольчатых подшипников 25 в соединении шатуна 9 с поршнем 4 и коленчатым валом 15. Для приготовления топливо-воздушной смеси применен беспоплавковый карбюратор с мембранным насосом. Он хотя и более сложен, чем обычный мотоциклетный, зато исправно работает при любом положении двигателя. Это имеет большое значение, поскольку на снегоходе приходится ездить по крутым склонам. Кроме того, получить на снегоходе достаточный напор топлива установкой бака выше двигателя, как это делается на мотоцикле, невозможно из-за особенностей его компоновки.

Одна из самых интересных систем «Бурана» — **трансмиссия**. Вместо привычных механизма сцепления и коробки передач, посредством которых задаются тяговое усилие и скорость движения, здесь использован клиноременный вариатор (рис. 2). Он автоматически, в зависимости от сопротивления движению (мокрый глубокий снег или лед, спуск или подъем) и оборотов двигателя изменяет плавно, без ступеней передаточное отношение от 0,9 до 3,6. Вариатор позволяет плавно тронуться с места и разогнаться, уменьшить скорость и остановиться, подчиняясь единственно рычагу «газа», которым управляет водитель.

Вариатор состоит из ведущих конусных шкивов 1, 3 и центробежного регулятора 5, 10, установленных на левом конце вала 8, а также ведомых конусных шкивов 13 и 22 и кулачковой нагрузочной муфты 20, закрепленных на валу 15 коробки реверса. Шкивы связаны клиновым ремнем 12, являющимся одной из самых ответственных и нагруженных деталей механизма.

Когда двигатель работает на малых (холостых) оборотах, ремень 12 неподвижен, так как в это время не касается подвижного конуса 3. По мере увеличения оборотов под действием грузиков, расходящихся от центробежной силы, конус приближается к ремню, заставляя его перемещаться на все больший и больший радиус ведущего шкива (конусов 1 и 3). На ведомых же шкивах 13 и 22 ремень 12, преодолевая сопротивление сжимающей пружины 21, переходит на меньший радиус. Таким образом и меняется передаточное отношение вариатора. Снегоход разгоняется до тех пор, пока силы, вызванные крутящим моментом двигателя, не сравняются с силами сопротивления движению машины. Когда же на его пути встретится препятствие (подъем, тяжелый снег и др.), на кулачках нагрузочной муфты 20 возникнет осевое усилие, смещающее посредством кулачков и пружины подвижный конусный шкив 22. Передаточное число вариатора увеличится, а стало быть, возрастет тяговое усилие (произойдет как бы включение низшей передачи).

Для движения «Бурана» задним ходом и отъединения двигателя от гусениц (при прогреве мотора и на остановках) в трансмиссию введена так называемая коробка реверса 19. В ней находятся два вала, шестерни с торцевыми кулачками и звездочки. Коробка управляется рукояткой, расположенной справа от водителя, и имеет три фиксированных положения: нейтральное, прямой ход и задний ход.

Посредством втулочно-роликовой цепи вращение от коробки передается ведущему валу **гусениц**. На нем закреплены четыре звездочки — по две с каждой стороны, зубья которых входят в окна гусениц. Сзади гусеницы поддерживаются направляющим валом (тоже с четырьмя звездочками), снабженным балансирами и натяжным устройством.

Снегоход опирается на гусеницы шестью тележками, имеющими по четыре катка. Оси катков прижимаются к гусенице цилиндрическими пружинами, которые воспринимают толчки при движении машины. Большое количество катков позволяет гусенице полнее облегать неровности и сохранять контакт с дорогой.

Гусеницы, пожалуй, вторая после вариаторного ремня деталь, работающая в очень тяжелых условиях. Здесь низкие температуры и большая скорость движения, различные препятствия на пути (камни, грунт, пни) и большие нагрузки, в том числе боковые, возникающие при езде по склонам со значительным (до 20 градусов) креном. Наиболее успешно справляется со всеми этими трудностями резинотканевая гусеница, армированная стальными стержнями, которая применяется на «Буране». В ней сделаны прямоугольные сквозные окна шагом 50 мм (окантованные металлическими скобами), в которые входят зубья ведущих и направляющих звездочек.

Благодаря применению двух гусениц шириной по 380 мм удельное давление снегохода на поверхность дороги составляет всего 0,025 кг/см^2, и поэтому он идет даже по мягкому снегу, углубляясь всего на несколько сантиметров.

Передняя часть машины через эллиптическую рессору опирается на короткую металлическую **лыжу**. Она двумя валами связана с трубчатым рулем мотоциклетного типа, которым и управляют при движении.

Корпус снегохода состоит из двух частей — рамы и легкосъемного стеклопластикового капота, закрывающего переднюю часть машины, где расположены двигатель, трансмиссия и топливный бак.

Рама сварена как одно целое из предварительно собранных узлов. Основной материал — стальной лист толщиной 1,2 мм.

Электрооборудование «Бурана» включает источники тока — аккумуляторную батарею и магдину, потребители — стартер, систему зажигания и приборы освещения (фару, задний фонарь). В магдину встроен прерыватель с автоматом опережния зажигания.

Г. ДЕРУНОВ,
инженер

г. Рыбинск

Техническая характеристика

Общие данные: количество мест — 2; полезная грузоподъемность — 200 кг; сухой вес — 290 кг; вес с полной нагрузкой — 530 кг; габаритные размеры (длина — ширина — высота) — 2680—900—980 мм; длина опорной поверхности гусеницы — 850 мм; минимальный радиус поворота (по наружной кромке снега) — 6 м.

Эксплуатационные данные: максимальная скорость — 50 км/час; средний расход топлива — 30 л/100 км; запас хода по топливу — 100 км; тормозной путь со скорости 30 км/час — не более 10 м; гарантийный срок службы — 2000 км; применяемое топливо — бензин АИ-93 (или А-76) в смеси с маслом.

Силовая установка: двигатель — РМЗ—640; тип—двухтактный, двухцилиндровый с кривошипно-камерной продувкой; диаметр цилиндра × ход поршня — 76×70 мм; рабочий объем—635 см^3; максимальная мощность — 35 л. с. при 5500 об/мин; мощность, передаваемая вариатором, — не менее 25 л. с.; крутящий момент — 4 кгм при 5000 об/мин; вес двигателя — 60 кг; карбюратор — РМЗ—385 с диффузором диаметром 38,5 мм; бензонасос — диафрагменный; охлаждение — воздушное принудительное; трансмиссия — клиноременный вариатор с кулачковой нагрузочной муфтой; передаточное число вариатора — 0,9—3,6. Тормоз — дисковый с плавающей скобой.

Ходовая часть: движитель — гусеничный с цевочным зацеплением и передним расположением ведущих звездочек; ведущие и направляющие звездочки — пластмассовые двухвенечные; подвеска— независимая пружинно-балансирная.

Электрооборудование: аккумуляторная батарея — 6 СТ-45ЭМ; номинальное напряжение — 12 в; магдина — МБ-2; выпрямитель ВУ-2; свечи — А7,5ХС или А7,5СС.

ПЕРВЫЕ...

Автомобиль советского производства — 1924, АМО—Ф15.
Автобус вагонного типа — 1947, ЗИС—154.
Автоматическая регулировка тормозов — 1962, «Москвич—403».
Автоматическая трансмиссия — 1957, ГАЗ—21.
Автомобиль с кузовом «универсал» — 1957, «Москвич — 423».
Аллигаторный капот двигателя — 1941, КИМ—10.
«Алюминиевый» блок цилиндров с «мокрыми» гильзами—1957, «Волга» ГАЗ—21В.
Амортизаторы двустороннего действия — 1937, ЗИС-101.
Безопасная рулевая колонка — 1971, «Москвич—412».
Бескрылая форма кузова — 1946, «Победа» ГАЗ—20.
Бесшкворневая подвеска передних колес — 1956, «Москвич—402».
Бронеавтомобиль — 1927, БА—27.
Бумажный элемент воздушного фильтра — 1970, ВАЗ—2101.
Вакуум-корректор — 1940, ГАЗ—11-73.
Верхнеклапанный двигатель — 1928, НАМИ—1.
Ветровое стекло V-образной формы — 1941, КИМ—10.
Воздушное охлаждение двигателя — 1928, НАМИ—1.
Восьмицилиндровый двигатель — 1937, ЗИС—101.
Восьмицилиндровый V-образный двигатель — 1959, ЗИЛ—111.
Газобаллонный автомобиль (топливо — природный газ) — 1939, ГАЗ—44.
Газогенераторный автомобиль— 1936, ЗИС—13.
Генератор переменного тока— 1954, ЗИС—155.
Гидравлический привод тормозов — 1931, АМО—2.
Гидравлический самосвальный механизм — 1935, ЯС-1.
Гидравлический стеклоподъемник — 1946, ЗИС—110.
Гидровакуумный усилитель тормозов — 1956, ГАЗ—51П.
Гидромуфта — 1950, ГАЗ—12.
Гидропневматическая подвеска колес — 1965, БелАЗ—540.
Гидроусилитель руля — 1951, МАЗ—525.
Гипоидный редуктор главной передачи — 1946, ЗИС—110.
Городской автобус — 1926, АМО—Ф15.
Гнутое лобовое стекло кузова — 1956, «Москвич—402».
Грузовик с кабиной над двигателем — 1958, УАЗ—450.
Грузовик с поднимаемой третьей осью — 1968, МАЗ—516.
Двенадцативольтовая система зажигания — 1934, ЗИС—8.
Двенадцатицилиндровый двигатель — 1951, МАЗ—525.
Двухкамерный карбюратор — 1937, ЗИС—101.
Двухосный автомобиль с приводом на все колеса — 1941, ГАЗ—61.
Двухэтажный троллейбус — 1938, ЯТБ—3.
«Джип» — 1941, ГАЗ—64.
Дизель — 1947, ЯАЗ—200.
Дисковые тормоза — 1967, ЗИЛ—114.
Заднее расположение двигателя — 1947, ЗИС—154.
Карьерный самосвал — 1951, МАЗ—525.
Колеса, отлитые из легкого сплава, — 1970, «Эстония — 16М».
Кузов из стеклопластика — 1967, «Эстония — 9».
Лесовоз — 1956, МАЗ—501.
Малолитражный автомобиль — 1928, НАМИ—1.
Междугородный автобус — 1955, ЗИС—127.
Межосевой дифференциал — 1951, ЯАЗ—210.
Микроавтобус — 1957, РАФ—10.
Мотоколяска — 1952, С1Л.
Независимая подвеска колес — 1928, НАМИ—1.
Несущий кузов — 1946, «Победа» ГАЗ—20.
Одноосный тягач — 1958, МоАЗ—529.
Ограничитель давления в тормозной системе — 1970, ВАЗ—2101.
Отопитель — 1936, ЯТБ—1.
Пикап — 1933, ГАЗ—4.
Плавающий автомобиль — 1944, ГАЗ—011.
Планетарный колесный редуктор — 1951, МАЗ—525.
Пневматическая подвеска колес — 1964, ЛАЗ—699А.
Пневматический привод тормозов — 1936, ЯТБ—1.
Пожарный автомобиль — 1927, АМО—Ф15.
Полнопоточный масляный фильтр — 1970, ВАЗ—2101.
Полугусеничный грузовик — 1938, ГАЗ—60.
Портальный автомобиль — 1934, СК—5.
Пятиступенчатая коробка передач — 1947, ЗИС—150.
Радиоприемник в автомобиле— 1937, ЗИС—101.
Раздельный привод тормозов— 1961, «Эстония—3».
Распределительный вал в головке двигателя — 1967, «Москвич—412».
Реечный рулевой механизм — 1956, СЗЛ.
Руль с левой стороны — 1925, Я—3.
Самоблокирующий дифференциал — 1964, ГАЗ—66.
Самосвал — 1935, ЯС—1.
Седельный тягач—1934, ЗИС—10.
Сиденья, регулируемые по длине, — 1936, ГАЗ—М1.
Синхронизатор в коробке передач — 1937, ЗИС—101.
Система кондиционирования воздуха — 1959, ЗИЛ—111А.
Система централизованного регулирования давления в шинах — 1950, ЗИС—485.
Стабилизатор поперечной устойчивости — 1940, ГАЗ—11-73.
Телескопический амортизатор— 1956, «Москвич—402».
Термостат в системе охлаждения — 1937, ЗИС—101.
Тонкостенные вкладыши подшипников коленчатого вала — 1940, ГАЗ—11-73.
Тормоза с двумя ведущими колодками — 1950, ГАЗ—12.
Торсионная подвеска колес — 1960, ЗАЗ—965.
Транзисторная система зажигания — 1965, ЗИЛ—130.
Трехосный автомобиль с приводом на все колеса — 1948, ЗИС—151.
Трехосный грузовик — 1932, ЯГ—10.
Троллейбус — 1936, ЯТБ—1.
Центрифуга для очистки масла — 1958, «УралЗИС — 355М».
Центробежный автомат опережения зажигания — 1936, ГАЗ—М1.
Червячная главная передача — 1932, ЯГ—10.
Четырехкамерный карбюратор — 1959, ГАЗ—13.
Четырехосный автомобиль — МАЗ—535.
Четырехфарная система освещения — 1963, ЗИЛ—111Г.
Четырехцилиндровый V-образный двигатель — 1960, ЗАЗ—965.
Шариковый шарнир равных угловых скоростей — 1941, ГАЗ—61.
Шестицилиндровый V-образный двигатель — 1962, МАЗ—200П.
Штеккерные разъемы электропроводки — 1970, ВАЗ—2101.
Электрическая трансмиссия — 1947, ЗИС—154.
Электрический стартер — 1932, ГАЗ—АА.

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод имени Ленинского комсомола.



«Москвич—412»

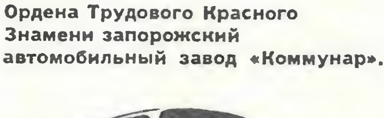
Ордена Трудового Красного Знамени Волжский автомобильный завод им. 50-летия СССР



ВАЗ—2103



ВАЗ—2101



Ордена Трудового Красного Знамени запорожский автомобильный завод «Коммунар».



ЗАЗ—968

«Я езжу на русской машине»

Западногерманский журнал „Штерн" о ВАЗ — 2101

На дорогах Западной Европы все чаще можно встретить небольшие, экономичные и комфортабельные машины, изготовленные Волжским автомобильным заводом имени 50-летия СССР. Советский автомобиль «Лада» (так называют за рубежом «Жигули») привлекает внимание автомобилистов многих стран, и, учитывая этот интерес, один из ведущих автомобильных журналистов ФРГ Б. Буш, специалист по эксплуатационным испытаниям и оценке новых моделей легковых машин, провел тест «Лады» (ВАЗ—2101) и опубликовал его результаты в еженедельнике «Штерн». Мы приводим с небольшими сокращениями изложение его материала, который называется «По лучшим мировым стандартам».

«Я езжу на русской машине, но на улице никто не останавливается от удивления, ее просто не замечают. Даже заправщик бензоколонки не меняет своего обычного выражения лица — ФИАТ как ФИАТ, чего уж тут особенного? А это на самом деле вовсе не ФИАТ. Это «Лада». Она выпускается русскими в городе Тольятти на Волге по лицензии на основе ФИАТ-124. У этой машины, хорошо приспособленной для русских дорог и обладающей высокой проходимостью, большое будущее. Не удивительно, если «Лада» встретит на Западе хороший прием — ведь она значительно усовершенствована по сравнению с ФИАТом.

Но не устарела ли «внешность» машины за восемь лет? Прямые, строгие линии ФИАТ-124, модели 1966 года, вне всякого сомнения, выдержали испытание временем, они имеют чисто функциональное назначение: оптимальное использование интерьера и создание максимального обзора для водителя, без скидок на модные выкрутасы.

Ну, а что под кузовом? «Лада» стала тяжелее более чем на 50 килограммов. Некоторые узлы и детали более доступны для ремонта, например амортизаторы, которые смонтированы не внутри пружин, а расположены рядом, чтобы к ним легче было добраться. Клиренс увеличен с 12 до 17 сантиметров — идеально для неровных проселочных и лесных дорог».

Далее автор подробно перечисляет конструктивные изменения, внесенные в исходную модель: усиленные места крепления подвески и более выносливые шаровые опоры, усиленные амортизаторы, на задних колесах — внушительные барабанные тормоза из алюминия (вместо дисковых), гидравлический привод выключения сцепления вместо механического, привод акселератора посредством тяг вместо легко замерзающего троса, улучшенная система вентиляции и отопления, два карданных вала, трехступенчатый термостат для быстрого прогрева мотора и приспосабливания к низким температурам, ручной октан-корректор для регулирования угла опережения зажигания в зависимости от качества бензина.

Среди этих переделок автор выделяет серьезную реконструкцию двигателя, который значительно отличается от мотора прототипа. Совершенно новая головка цилиндров. «Самое главное изменение здесь, — пишет он, — это расположенный в ней кулачковый вал с цепным приводом. Мотор мощностью 60 лошадиных сил идеален по своей эластичности. В нем чувствуется сила, но нет необузданности, он отлично работает на низких оборотах, безболезненно переносит и завышенные обороты. Его сочетание с легко и точно переключаемой коробкой передач дало уверенно работающую комбинацию. Благодаря низкой посадке создается впечатление, что машина классом выше, чем это можно заключить по литражу двигателя».

Обращаясь к ходовым качествам «Лады», Б. Буш отмечает, что они «... не вызывают никаких проблем. Машина очень хорошо удерживает заданное направление движения. На поворотах заметна небольшая избыточная поворачиваемость, которая, однако, легко корректируется. Система тормозов имеет раздельный привод. Сервоусилителя в ней нет, однако и дамская ножка не устанет от торможения.

Мотор испытываемого автомобиля еще не был полностью обкатан... По этой причине испытываемая машина еще не достигла предписанного показателя по разгону — набор скорости 100 км/час со стартом с места примерно за 20 секунд — ей потребовалось на 2 секунды больше. А вот названной в каталоге максимальной скорости 142 км/час мы достигли даже при этом (необкатанном — **ред.**) моторе».

Далее автор пишет: «сиденья из искусственной кожи могли быть помягче; система регулировки передних сидений идеальна и позволяет установить спинку в одной плоскости с задним сиденьем. Качество материала в отделке превосходит качество некоторых западных машин.

Имеется также очень богатый, сверх ожидания, набор инструментов, которые весьма удачно располагаются в сумке, размещенной на задней стенке багажника, так что можно достать инструменты, не вынимая багажа. Есть и доброй памяти рукоятка для пуска двигателя вручную, которая и по сей день — наилучшее средство, когда «сел» аккумулятор.

В общем, «Лада» во всех отношениях соответствует мировым стандартам».

ЗАВОДЫ И ИХ АВТОМОБИЛИ

Луцкий автомобильный завод

ЛуАЗ—969

Таллинский авторемонтный опытный завод

«Эстония—18»

«Эстония—15М»

Серпуховский мотозавод

СЗД

Зеленая волна

Страницы 24—29

В зеркале статистики

РАЗМЫШЛЯЯ НАД ПЕРВЫМИ ИТОГАМИ

На исходе четвертый — определяющий — год девятой пятилетки. Пятилетки, в которой Директивами XXIV съезда КПСС среди задач в области транспорта сформулирована следующая: «Принять меры к повышению безопасности движения транспорта». Продвинулись ли мы в решении этой задачи на новые рубежи? Безусловно. Хотя впереди еще год напряженной работы, о предварительных итогах ее уже сегодня можно говорить с достаточной степенью достоверности.

Строка из Директив была развернута в программу практических действий рядом постановлений. Надо подчеркнуть, что в течение минувших трех лет не проходило года, чтобы вопросы безопасности движения не обсуждались на самых высоких уровнях. Внимание к этой стороне массовой автомобилизации, постоянный контроль за исполнением принятых решений ввели проблему обеспечения безопасности дорожного движения в круг государственных задач. Значительно усилили работу по предупреждению дорожных происшествий Советы Министров союзных республик, исполкомы местных Советов депутатов трудящихся, все министерства и ведомства, эксплуатирующие автомобили. И это дало свой результат.

В ходе осуществления в 1971—1973 гг. целого ряда крупных мероприятий сложилась и прошла проверку на практике система организации всей работы в стране по повышению безопасности движения. Разговор о ней можно начать с созданных в министерствах и ведомствах специальных служб безопасности движения, с координирующих их деятельность комиссий по безопасности дорожного движения Советов Министров союзных и автономных республик, краевых и областных исполкомов Советов депутатов трудящихся. Можно перейти затем к получающим все более широкое развитие в автотранспортных предприятиях линиям диагностики и пунктам предрейсовых медицинских осмотров водителей, что резко повысило надежность и самой автомобильной техники и людей, которые ею управляют. Кстати, появились новые медицинские требования к лицам, желающим получить удостоверение на право управления транспортными средствами, и специальные регистрационно-экзаменационные пункты ГАИ, создание которых подняло работу по присвоению квалификации водителя на уровень предъявляемых сегодня требований. Наконец, специализация коснулась и работы ГАИ — в ее составе появились даже подразделения по монтажу и эксплуатации средств регулирования движения.

Только за последнее время введены в действие новые Правила дорожного движения, Государственный стандарт на дорожные знаки, новые нормы на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, правила проведения техосмотров автомобилей. С 1975 года начнет действовать новый ГОСТ на разметку проезжей части дорог. Все это, конечно, известные факты. Я напомнил о них с одной целью — еще раз подчеркнуть, что поставленная задача решалась разносторонне, комплексно, и это тоже примета нового этапа в работе по предупреждению несчастных случаев на дорогах.

Все предпринятые меры позволили уже в 1971 году остановить рост дорожных происшествий, а в 1972—1973 гг. даже снизить их количество и число пострадавших. Наилучших результатов достигли в этом Латвия, Белоруссия, Грузия, Таджикистан. Хотя в нынешнем году абсолютное число дорожных происшествий несколько увеличилось, удельные показатели в нашей статистике (то есть количество происшествий, погибших и раненых на каждые 10 тысяч транспортных средств), как и в предшествующие три года, продолжали снижаться. Такие результаты радуют, но они, бесспорно, должны были быть и могли быть еще лучше. Что помешало достичь этого? В преддверии завершающего года пятилетки, на наш взгляд, самое время остановиться на этом вопросе и наметить, что еще надо сделать.

В нынешнем году несколько снизилось количество дорожных происшествий по причине неисправностей транспортных средств и тех, что вызывались плохим состоянием дорог. Безусловно, в этих фактах нашла отражение объективная реальность: качество ремонта и технического обслуживания автомобилей постоянно повышается, да и сами они стали значительно надежнее, непрерывно совершенствуется и дорожная сеть. Но между намеченным и осуществленным здесь еще большая дистанция. Скажем, своевременное обнаружение в машине дефектов, угрожающих безопасности движения, и вообще действенный контроль за техническим состоянием транспортных средств немыслимы сегодня без использования современных диагностических средств. Два года назад Совет Министров СССР обязал министерства и ведомства создать диагностические линии во всех автохозяйствах, где есть 200 и более автомобилей. К сожалению, работы в этом направлении разворачиваются медленно. Лучше положение дел на предприятиях министерств автомобильного транспорта РСФСР (160 постов), Украины (200), Грузии (86). А вот у автотранспортников Армении постов диагностики только семь, в Туркмении — шесть, в Азербайджане и Молдавии — по два. Всем руководителям автотранспортных предприятий пора понять, что диагностические линии работают не только на безопасность движения, они способствуют подъему всей экономики автотранспорта. Один пример. 10-й автокомбинат Моспромтранса за один год использования диагностической линии во время технических осмотров увеличил выпуск автомобилей на 1165 единиц и сэкономил свыше 66 тысяч рублей.

Отстает в своем развитии от общих темпов автомобилизации и сеть станций технического обслуживания. А это сдерживает повышение уровня технического состояния автомобилей индивидуальных владельцев. В РСФСР, например, только Министерство автомобильного транспорта должно было в этой пятилетке построить 32 мощные СТО в общей сложности на 1150 постов, в том числе четырнадцать 50-постовых и восемнадцать 25-постовых. До настоящего времени ни одна из них, увы, не введена в строй, а в стадии строительства находится меньше десятка. Нам кажется, что эффективному использованию отпущенных на развитие службы автосервиса, и немалых притом, средств, проведению единой политики в этой области существенно мешает то обстоятельство, что созданные несколько лет назад во всех союзных республиках специализированные объединения «Автотехобслуживание» подчинены разным министерствам и ведомствам. Может быть, этим и объясняется различный порой подход к проблеме? По нашему мнению, следовало бы наделить Главное управление по техническому обслуживанию Министерства автомобильной промышленности СССР правами всесоюзного специализированного объединения, подчинив ему все организации, занимающиеся ремонтом и обслуживанием индивидуальных легковых автомобилей.

Еще один факт в статистике дорожных происшествий обращает на себя внимание. По количеству дорожных происшествий мы выглядим значительно лучше своих соседей в табели о рангах стран с развитым автомобильным производством, но по тяжести их последствий по-

казатели у нас скромнее. Надо отдать должное автомобилестроителям: в последнее время немало сделано для повышения активной и пассивной безопасности выпускаемых в стране транспортных средств. Напомним о введенном недавно стандарте на ремни безопасности. Сейчас научно-исследовательскими учреждениями Министерства автомобильной промышленности разработан проект системы государственной и отраслевой стандартизации, задуманной на перспективу до 1990 года как основа дальнейшего совершенствования отечественных автомобилей. Однако предстоит еще совершенствовать сам этот проект, в частности, надо ввести в него разработку стандартов безопасности на конструкции мотоциклов, которые по аварийности среди других видов транспорта стоят у нас на втором месте. Автомобильный парк растет столь стремительно и проблема в целом настолько серьезна, что всем ведомствам, причастным к ее решению, необходимо активизировать свои действия.

Из сказанного ранее можно заключить, что раз число происшествий по «техническим причинам» снизилось, то, стало быть, в росте их вина самих водителей. Дисциплина и культура вождения играли и играют решающую роль в обеспечении безопасности движения. Подтверждает это и статистика: три четверти дорожных происшествий, а в некоторых республиках (Армения, Грузия, Туркмения) — и более того на совести самих водителей. Дисциплину мы ставим здесь на первое место, опять-таки исходя из конкретного анализа причин несчастных случаев на дорогах. Судите сами: из каждых 100 происшествий, случившихся по вине водителей, 30—40 — результат того, что человек за рулем оказывался в нетрезвом состоянии, а это — следствие только невыдержанности, легкомыслия и ничего другого. Да и в подавляющем большинстве других нарушений принятых норм невозможно усмотреть какие-то иные причины, скажем, незнание законов или неумение применить их на практике, кроме откровенного пренебрежения Правилами дорожного движения. И особого упрека заслуживают здесь авто- и мотолюбители.

Если в течение последнего времени число дорожных происшествий по вине водителей общественного транспорта (автобуса, трамвая, троллейбуса) несколько уменьшилось, если водители-профессионалы в целом не ухудшили свой «баланс» в статистике дорожных происшествий, то число всяких ЧП с автолюбителями выросло в этом году на 20 процентов. Более того, в приросте происшествий, который статистика зафиксировала за первые шесть месяцев этого года, их вклад достиг 85 процентов. И здесь приходится вести речь не только об отсутствии у этой категории водителей (мы имеем в виду ее в целом, в массе) необходимой дисциплины, но и о явных недостатках водительского образования. Да и как им не быть, если существующая сеть курсов и школ, обучающих водителей, все меньше отвечает быстро растущему парку индивидуальных машин. В 1973 году, например, органы ГАИ приняли экзамены на получение водительских удостоверений более чем у двух миллионов граждан. Так вот почти две трети из них держали экзамен экстерном, нигде не учась. Это очень плохо.

Слов нет, научиться приводить машину в движение и довольно сносно, хотя бы в пределах экзаменационных требований, манипулировать рычагами управления можно и в одиночку, без преподавателя и специального оборудования. Но совершенно ясно, что овладеть приемами вождения машины в сложных ситуациях, техникой маневрирования и обгона в условиях интенсивного транспортного потока, наконец, научиться грамотно действовать в аварийной обстановке — все это осилить самому, так сказать, по книжке невозможно. А ведь все перечисленное и является самой надежной гарантией безаварийной езды. И для овладения этим искусством требуются специальные тренажеры, автодромы, опытные наставники и многое другое.

Думается, что вывод из сказанного очевиден: нужны самые неотложные меры со стороны организаций ДОСААФ по всемерному расширению нашей учебно-курсовой сети, оснащению ее самым современным учебным оборудованием.

Мы ждем, что общества авто- и мотолюбителей примут активное участие в массовой разъяснительной работе по профилактике дорожных происшествий, приложат все силы для совершенствования водительских навыков своих членов.

И последнее. В эти годы был предпринят ряд мер, направленных на увеличение производства современных технических средств управления дорожным движением. О масштабах этой работы красноречиво говорят такие цифры. Если в 1971—1973 гг. на предприятиях МВД СССР было изготовлено 116 тысяч объемных и светоотражающих знаков, то только за этот год планируется выпустить около 150 тысяч. На предприятиях Министерства приборостроения, средств автоматизации и систем управления изготовлены системы координированного регулирования движения для 34 городов страны. Одна из них уже введена в Баку, на очереди — Алма-Ата, затем Ленинград, Киев, Свердловск, Ташкент, Харьков. Видимо, настало время, учитывая все возрастающую роль современных технических средств в безопасности движения и потребность в них, включать эту продукцию в номенклатуру народнохозяйственного плана.

Но изготовить — еще не значит внедрить. Местные органы нередко отказываются приобретать уже заказанные ими ранее технические средства. В прошлом году так повели себя исполкомы Владивостока, Риги, Иркутска и Перми, в этом — Еревана, Днепропетровска, Львова, Краснодара. Мало того что подобная «политика» вредит организации движения в этих городах, она срывает планы заводов-изготовителей и уж никак не стимулирует расширять производство.

Конечно, для повышения безопасности движения сделано немало, но многие вопросы еще предстоит решать. Этим вопросам посвящены рекомендации Всесоюзного совещания-семинара по безопасности дорожного движения, состоявшегося в Москве в прошлом году. Сейчас надо в каждой республике, области, в каждом крае определить для каждого города и района конкретные мероприятия. И не только на ближайший год, но и беря прицел уже на следующее пятилетие.

И. ХРАПОВ,
заместитель начальника
Управления ГАИ МВД СССР

Обучайте дошкольников правилам движения

Эта небольшая книжечка* сразу привлекла мое внимание своим звучащим почти призывно названием — оно и вынесено в заголовок заметки. Как работник детского сада, как мать, как жительница столицы, наконец, я знаю, сколь злободневен этот призыв.

Будем откровенны: большинство из нас, взрослых, бывают так суетливы, так неграмотны в своих действиях на улицах большого города потому, что в детстве не впитали в себя эти правила, и они не стали для нас чем-то самим собой разумеющимся.

Сегодня мы поняли — уже пяти-шестилетних малышей нужно обучать азбуке дорожного движения, правилам поведения на улице. Они должны войти в «плоть и кровь» на всю их жизнь. Но вот как обучать? Каким образом донести до тех, кто еще играет в куклы и солдатиков, сложные законы улиц и дорог?

Тем-то и ценна брошюра В. Клименко, что дает ответы на эти далеко не простые вопросы. Она рассчитана на воспитателей детских садов, но, уверена, каждый родитель дошкольника извлечет из этой книжечки много полезного для воспитания ребенка.

Полистаем брошюру, обратим внимание на заголовки. «Наш город», «Где и как переходить улицу», «Поведение на улице», «Кто регулирует движение», «Когда мы пассажиры» — это темы занятий, которые предлагает автор. И не только предлагает — рассказывает, как он их проводит (не случайно на титульном листе под заголовком указано «Из опыта работы»). Очень хорошо, что В. Клименко везде старается слить воедино познавательное начало с образным, столь важным, порой решающим в работе с дошкольниками. Это можно проследить во всех разделах брошюры — игры, в которых дети — активные участники движения, стихотворения, сказки — все найдет здесь заинтересованный читатель. Автор советует, как проводить экскурсии и прогулки, сочетая их с усвоением правил движения, дает вопросы для беседы с детьми. Есть здесь и памятка воспитателю, и материал для бесед с родителями, и приложение, где собран литературный материал, и цветные иллюстрации. Словом, в этой небольшой по объему книжке сконцентрировано то, что необходимо работникам дошкольных учреждений, родителям. В предисловии автор пишет: «Задумаемся же над теми причинами, которые влекут за собой несчастные случаи с детьми на дорогах, и над тем, как предотвратить их». Выпустив брошюру В. Клименко «Обучайте дошкольников правилам движения» массовым тиражом, издательство «Просвещение» сделало очень нужное дело и внесло свой вклад в обучение наших юных граждан правилам поведения на улице. Важно, чтобы за этой брошюрой последовали другие, обобщающие все передовое, что накопили наука и практика в этой области.

Б. ГРОМИХИНА,
воспитатель детского
сада № 340 Москвы

* В. С. Клименко. Обучайте дошкольников правилам движения. Изд. Просвещение. Москва, 1973, стр. 48, цена 9 коп.

На несколько «ходов» вперед

Вождение автомобиля — это всегда решение задач типа «Если я (он) сделаю (сделает) то-то, что тогда будет?» При разборе большей части аварий анализ их начальной стадии со всей очевидностью показывает, что оба водителя не предусмотрели возможных вариантов. Причина многих дорожных происшествий кроется не в неправильном решении водителя, а в том, что вообще решение не принималось. Пользуясь шахматной терминологией, можно сказать, что мысленно не была продумана ситуация на несколько «ходов» вперед.

* * *

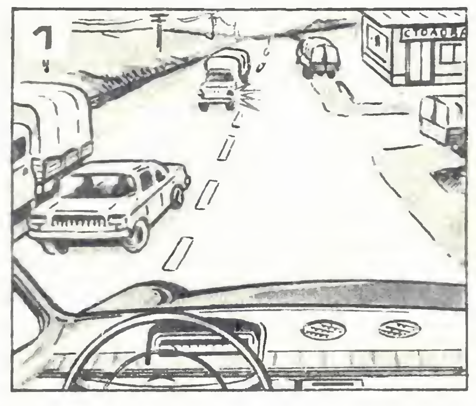
1. Представим себя на месте водителя, с точки зрения которого изображена ситуация на рисунке, и зададим себе вопрос: «А что случится, если водитель грузовика не пропустит нас и начнет поворот?» Ответ, думается, ясен, и двигаться с прежней скоростью — значит увеличивать вероятность аварии. Лучше сбросить «газ». То, что в случае аварии будет отвечать водитель грузовика, едва ли послужит достаточным утешением для нас.

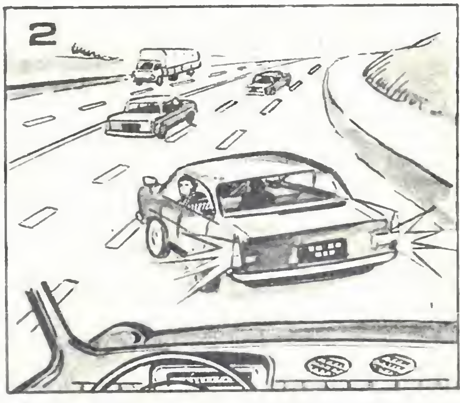
Хотя мы и не располагаем соответствующей статистикой, чтобы подтвердить вышесказанное языком цифр, но думается, участки магистралей возле придорожных столовых и кафе требуют особого внимания: проголодавшийся водитель может оказаться нетерпеливым.

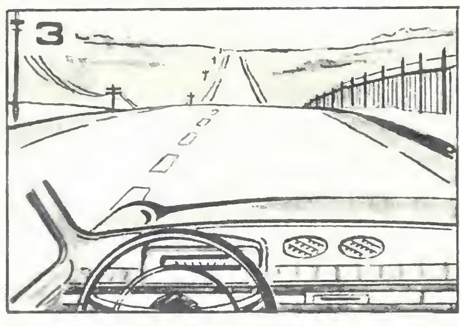
2. Известно, что, въезжая на магистральную дорогу, водитель обязан двигаться по полосе ускорения и вливаться в транспортный поток, не создавая помех остальным. Таких полос ускорения у нас становится все больше, они — непременная принадлежность современных автомагистралей.

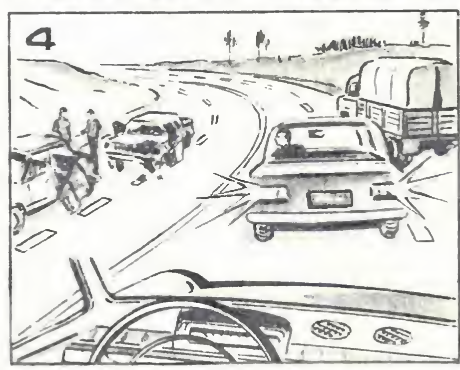
Эти сооружения позволяют именно влиться в поток автомобилей, не прервав, не задержав его ни на минуту. Однако нередко водители, в особенности те, кто живет и работает не в городе, делают все по старинке. Они выезжают с полосы ускорения на небольшой скорости, а иногда даже притормаживая, на дорогу (именно такая ситуация показана на рисунке). В результате они мешают не только водителям, которые движутся по скоростной дороге, но и тем, кто следом за ними разгоняется по полосе ускорения. Чтобы не создавать аварийной обстановки, нужно на полосе ускорения сравнять скорость своего автомобиля со скоростью потока машин и, посмотрев в зеркало заднего вида, найти разрыв в потоке и перейти в смежный ряд.

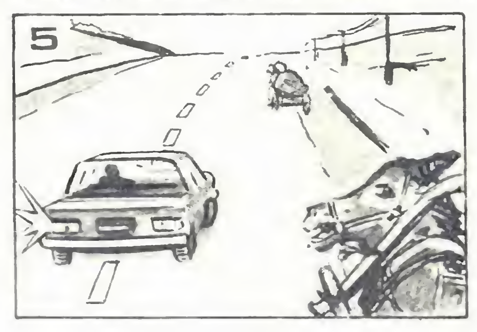
3. Водители часто недооценивают опасности у вершин холмов, хотя видимость здесь ограничена так же, как и на крутом повороте. А поскольку перелом продольного профиля, в отличие от крутого поворота, автомобиль может миновать, не снижая скорости, то обычно водители и не сбрасывают «газ».











Водитель автомобиля, с точки зрения которого представлена ситуация, может посчитать, что дорога за вершиной холма продолжается прямо. Да и знака «Опасный поворот» или «Извилистая дорога» не видно.

Однако на дорожные знаки и указатели (а в данном случае на отсутствие их) слепо полагаться не стоит, как и на усвоенные когда-то правила. Например, мы все твердо усвоили: если, подъезжая к стоящему на остановке автобусу, увидели в просвет между дорогой и кузовом чьи-то ноги, значит, кто-то из пассажиров автобуса собрался переходить дорогу. Но из этого не следует, что если ног не видно, то появление пешехода перед машиной исключено.

Так и в этом случае: забор, вроде бы, идет прямо, но это совсем не значит, что и дорога прямая, за переломом она может отклониться в любую сторону. Отсюда мораль: вершины холмов проезжаем с такими же предосторожностями, что и непросматриваемые повороты.

4. Учителя нередко жалуются родителям, что их ребенок не слушает объяснений, не слышит вопросов учителя, одним словом — невнимателен. Невнимателен ли? Посмотрите, как сосредоточенно играет он в «морской бой». Просто порой внимание его направлено не на то, на что нужно.

Не оказываются ли иногда и сами водители в роли «невнимательных учеников»? К сожалению, оказываются, и нередко.

Произошла авария. Водитель идущего впереди автомобиля заинтересовался, в чем там дело. Внимание его сосредоточено уже не на управлении автомобилем, а на аварии. Не думая о последствиях, он притормозил, чтобы получше рассмотреть место происшествия. А в результате, — через несколько мгновений — помятый багажник его автомобиля и разбитый капот идущего сзади. Дело может обернуться и хуже, если на аварию «засмотрится» водитель, едущий по встречной полосе движения. Зная это, сотрудники ГАИ, дежурящие у места аварии, не дают задерживаться любопытным водителям.

Поэтому давайте возьмем за правило: заметив впереди аварию, утроим бдительность.

5. Бывает еще, можно встретить на дороге повозку, запряженную лошадью. Попробуйте поставить себя на место возницы. Особенно тогда, когда его обгоняет автомобиль. Ведь он порой не в силах затормозить или резко отвернуть, поскольку многое зависит от коня, который может оказаться пугливым.

Отсюда следует: проезжая или обгоняя гужевые повозки, оставляем как можно больший промежуток между машиной и повозкой. Старайтесь в этом месте не переключаться на низшую передачу и не «газовать», чтобы не создавать дополнительного шума. Кстати — чем уже и хуже дорога, тем больше возможность встретить гужевую повозку. Помните об этом, если перед вами непросматриваемый поворот безлюдной лесной дороги.

М. НИКИТИН

О бдительности и легкомыслии

Угнали машину

Снова приходится говорить на эту тему. К сожалению, уголовное преступление, именуемое угоном, в Алтайском крае обнаружило тенденцию к росту, и нужны самые действенные меры в борьбе с ним.

Автомобильный парк страны чрезвычайно вырос, стремительно увеличивается количество транспортной техники в индивидуальном пользовании. Обилие машин стало привычным, обыденным явлением, которое сопровождается беспечным порой отношением к их сохранности.

Для профилактики любого преступления необходимо хорошо знать не только его причины, но и, как говорят юристы, способствующие условия. С такой целью нами был проведен анализ всех случаев угонов за последние несколько лет в Барнауле. И вот какие мы получили результаты.

Сразу же бросилось в глаза, что владельцы машин и особенно профессиональные водители очень редко применяют противоугонные средства. Между тем в тех единичных случаях, когда они были установлены на автомобилях, попытки угона окончились безуспешно. Отсюда первый вывод: агитация за различные технические приспособления, препятствующие угону, проводится явно недостаточно. Более того, в 18,2 процента случаев машины удалось угнать потому, что замок зажигания «отпирался» без всякого ключа, куском проволоки или даже несколькими спичками. Но часто угонщики были избавлены и от таких «хлопот»: в 6,8 процента случаев водители оставляли ключи в замке зажигания, а в 9,3 процента — покидали кабину, не заглушив двигатель.

Таким образом, каждый третий автомобиль или мотоцикл угоняются лишь потому, что даже такое противоугонное устройство, как замок зажигания, не является «замком» то ли из-за явной неисправности, то ли из-за непростительной беспечности водителей.

Небезынтересна и статистика, характеризующая личности угонщиков. 72,5 процента из числа привлеченных к уголовной ответственности совершили это преступление, находясь в нетрезвом состоянии. А это очень серьезное основание для тревоги. Сам по себе пьяный за рулем — уже потенциальный преступник, способный наделать много бед. Вдвойне опасней пьяный угонщик, взбудораженный боязнью преследования, еще меньше считающийся с правилами движения.

Кто же эти легкомысленные пьяницы, севшие за руль чужой машины? 8,7 процента из них — профессиональные шоферы; 28,2 процента — лица, по роду своей работы связанные с автомототранспортом: автослесари, автоэлектрики и другой технический персонал, лишенные прав водители, курсанты автошкол, трактористы; 4,6 процента — мотоциклисты. Объясняют они свои незаконные поездки самыми незамысловатыми причинами: давно не сидел за рулем — захотелось покататься, на курсах изучил теорию — захотелось попрактиковаться.

Легкомыслие это в немалой степени объясняется тем, что среди работников автотранспорта многие просто не ведают, что угон влечет уголовное наказание. Незаконную, самовольную поездку на подвернувшемся чужом автомобиле они считают почти безобидным баловством. Слишком поздно они узнают, что это уголовное преступление, предусмотренное в Уголовном Кодексе РСФСР статьей 212[1], которая гласит: «Угон автомототранспортных средств или других самоходных машин без цели их хищения — наказывается лишением свободы на срок до одного года или исправительными работами на тот же срок, или штрафом до ста рублей, либо влечет применение мер общественного воздействия. Те же действия, совершенные повторно, — наказываются лишением свободы на срок до трех лет или исправительными работами на срок до одного года».

Такие же статьи (с небольшими различиями) имеются в уголовных кодексах всех союзных республик. Под угоном понимается самовольный захват автомобиля и незаконная поездка на нем. Захват заключается в том, что виновный самовольно проникает в кабину транспортного средства, пускает двигатель и на этом транспорте совершает поездку. Преступление будет считаться совершенным, как только машина тронулась с места. Если этого еще не случилось, а виновный застигнут при попытке завести мотор, это все равно преступление — покушение на угон транспорта. Когда же автомобиль или мотоцикл угоняются с целью присвоения или продажи либо когда с транспортного средства снимается какая-то деталь, преступление квалифицируется как кража и наказывается еще строже.

Какие же выводы напрашиваются из всего сказанного? По нашему мнению, легкомысленные угоны можно было бы резко сократить правильно налаженной правовой пропагандой. Знать об уголовной ответственности за угон должны все работники автотранспорта, владельцы машин, учащиеся шоферских школ и курсов и даже ученики средних школ и профтехучилищ (в большинстве своем преступление это совершают юноши в возрасте до 20 лет). Необходимо широко популяризировать и применение противоугонных средств, апробированных специалистами и показавших свою эффективность. На производстве должны строго осуждаться беспечные водители, оставляющие машины без присмотра. И наконец, автозаводы должны обеспечить свою продукцию надежной защитой от злоумышленников. Вот ведь в конструкции «жигулей» и выпускаемых АЗЛК «москвичей», предусмотрено противоугонное устройство.

В. ИШУТИН,
начальник ГАИ Алтайского края,
В. ПАНТЕЛЕЕВ, майор милиции

г. Барнаул



Да простят нам анекдот с «бородой», но его нельзя не вспомнить, глядя на эти снимки: «Иванов, вы почему сегодня на работу опоздали? — Так зато я уйду раньше!» Вот и здесь, возле железнодорожного вокзала в Риге, сложилась примерно такая анекдотическая ситуация.

В кадре вверху явно одного знака не хватает: табличка «Направление главной дороги» одна применяться не может, она (цитируем Правила дорожного движения) «...Устанавливается под знаками 1.6, 2.15, 4.1» («Пересечение с главной дорогой», «Проезд без остановки запрещен», «Главная дорога»).» Но зато на другом снимке, который сделан буквально через десять шагов, один знак явно лишний. Зачем же вывешивать перед путепроводом знак «Остановка запрещена», если это и без него очевидно: достаточно прочитать пункт 99 «б» Правил.

В первом случае вроде бы ставка на доверие: водители, мол, и так разберутся. Во втором — явное сомнение в их способностях: давай-ка на всякий случай и знак повесим. И еще одна странность: ГАИ города находится почти напротив.



СЛЕДОВАТЕЛЬ ПО ДОРОЖНЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ

10 ноября — День советской милиции

Я ехал в подмосковный Ногинск уже наслышанный о работе капитана милиции Людмилы Васильевны Фроловой.

Начальник следственного отделения Я. Бурштейн охарактеризовал ее так: «Очень добросовестна. Начинала с азов. Работала учась и училась работая. Собранна. Трудолюбива и усидчива, награждена знаком «Отличник милиции».

Следователь Фролова специализировалась на дорожных происшествиях. О двух делах из ее практики мы и расскажем здесь.

Ночное дежурство

Как-то зимней ночью на окраине Ногинска был обнаружен труп мужчины. На место происшествия выехала оперативная группа, в составе которой была и дежурившая Фролова. По заключению врача, мужчина скончался незадолго до прибытия группы. Глубокие раны были на лице и спине. На пальто отпечаток какого-то круга. «Похоже на фару», — подумала Людмила Васильевна. Снега выпало в тот день не так много, и она решила детально обследовать участок. Ей светили фары двух машин — милицейской и «скорой помощи», и она скрупулезно изучала место происшествия метр за метром. Прошел час. Возглавлявший опергруппу ответственный дежурный решил, что пора прекращать поиски. Но Фролова убедила продолжить поиск улик и в конце концов обнаружила почти прикрытый снегом маленький осколок подфарника.

Хотя была поздняя ночь, пришлось побеспокоить жителей окрестных домов. Никто из них ничего не слышал. Лишь в седьмом доме одна женщина рассказала, что вскоре после того, как закончились телепередачи, невдалеке остановилась машина, но тут же мотор взревел, и она прогромыхала дальше.

Измерив расстояние от подошв до отпечатка фары на пальто погибшего, установили, что на такой высоте фары только у РАФа, УАЗа или польской «Нысы».

Опергруппа поехала по направлению движения машины, следы протекторов которой то тут, то там отпечатались на снегу. По пути проверяли ближайшие гаражи. В третьем уже на рассвете увидели УАЗ с выбитым лобовым стеклом и расколотым подфарником, в котором не хватало долечки стекла. На левом переднем углу у фары и подфарника тянулась сильная вмятина.

Шофер УАЗа сидел в кочегарке. Перед ним — почти пустая бутылка водки. На цигейковом воротнике блестели мелкие осколки стекла, на лице — ссадины. Медэксперт тут же установил: от стекла. Водитель утверждал, что проезжал той улицей, где нашли труп, но никого не сбивал. А когда какой-то мальчишка кинул в лобовое стекло камень, он действительно остановился, чтоб его наказать, но того и след простыл.

— Откуда же вмятина на машине? — допытывалась Фролова. — От камня в лобовое стекло?

Водитель молчал. Заговорил он лишь после предъявления актов экспертизы. Сопоставлением ран погибшего с повреждением машины было установлено, что именно этот УАЗ сбил человека. Наезд был совершен на левой стороне улицы. Водитель хотел объехать две небольшие выбоины, показавшиеся ему, нетрезвому, глубокими, и свернул к левому краю проезжей части, где спокойно стоял человек, пропуская машину.

— Так оно и было, — признался шофер. — Когда я подбежал к нему, он очень хрипел. Мне стало страшно, и я погнал машину.

— Если б вы отвезли его в ближайшую больницу, врачи могли спасти его жизнь. А так и сбит вами и погиб из-за вас...

Эксперимент на дороге

Зимним вечером в поселке Купавне на шоссе был обнаружен в тяжелом состоянии некто Короблин. «Скорая помощь» увезла пострадавшего в больницу, где он вскоре, не приходя в сознание, скончался. На теле его, на голове были следы, позволявшие предполагать наезд автомобиля.

При осмотре места происшествия на обледенелой дороге обнаружили широкий след протектора, уходящий влево, к продовольственному магазину. По следу определили, что здесь двигался на поворот или разворот грузовой автомобиль повышенной проходимости. Люди рассказали, что в сторону химбазы проезжал большой грузовик с цистерной в кузове, а мотор его сильно «ревел».

С одним из очевидцев Фролова обследовала находящиеся в том районе гаражи и стоянки и на площадке возле химбазы увидела КрАЗ с цистерной в кузове. Водитель его спал в комнате отдыха для приезжающих. Медосвидетельствование его показало легкую степень алкогольного опьянения.

Наезд на пешехода водитель отрицал, но подтверждал, что ездил на этой машине к магазину, отвозил двух пассажиров. Один сошел у магазина, а второй поехал с ним назад до своего дома. У магазина, точно, разворачивался. Выпивал ли? Только поставив грузовик на стоянку, и всего сто граммов.

Потерпевшим оказался пассажир, сошедший у магазина. При детальном осмотре автомобиля Фролова увидела: весь он, и особенно его передняя часть, равномерно забрызган грязью, и нигде ее слой не нарушен, не стерт, значит, водитель прав, утверждая, что никого не сбивал?

Однако при дальнейшем осмотре в трещине покрышки заднего правого колеса были обнаружены волосы. Здесь надо сказать, что возле уха погибшего был вырван клок волос. По заключению экспертов найденные волосы принадлежали погибшему.

Итак, все, вроде бы, ясно. Но как это случилось? Было известно место, где останавливался автомобиль у магазина, уточнен отрезок времени с момента, когда пассажиры расстались у магазина, до того, когда машина тронулась дальше. Эти данные позволяли предположить такую картину: потерпевший вдруг раздумал оставаться и бегом бросился к грузовику. Подбегая, он поскользнулся и упал перед автомобилем. Пассажир и водитель ничего этого не видели, а машина набирала скорость.

Исследование крови погибшего показало, что он находился в состоянии сильного опьянения. По-видимому, оно и было причиной падения. Предположение подтверждала и его поза: на животе, вниз лицом, с вытянутыми вперед руками.

Казалось, все верно. Но это только догадки. Подтвердить или опровергнуть их мог лишь следственный эксперимент. И Фролова тщательно воссоздает обстановку происшествия.

Та же машина. Тот же водитель. В кабине с ним Фролова и еще один милицейский работник. Грузовик повторяет у магазина разворот, такой же, как и тогда. Водитель, конечно, не знает, что из следующей за ним милицейской машины успели вынести манекен и положить на место, где обнаружили труп. Из кабины этого не видно. Высокий передок машины создает слепую зону. Значит, и тогда шоферу не был виден поскользнувшийся человек. При развороте манекен оказался между правым и левым передними колесами, а правое заднее наехало на голову, сдирая волосы внутренней поверхностью шины.

— Точно так было и с погибшим, — закончила свой рассказ Фролова. — Мог ли водитель не знать, что совершил наезд на человека? Вполне. Тому способствовали ледяные бугры на дороге. А спиртное он выпил уже после, во время ужина, это подтвердили находившиеся с ним в комнате отдыха. Уголовное дело мы, естественно, прекратили, водительские права шоферу вернули.

* * *

...Поздней ночью у дежурного по горотделу звонит телефон. Значит, где-то понадобилась помощь милиции. Значит, снова придется приступать к исполнению своих непосредственных обязанностей следователю Фроловой, дежурящей в составе опергруппы. И можно быть уверенным, что она исполнит их умело, добросовестно, с достоинством и принципиальностью коммуниста, каким бы ни было это новое дело.

Олег МОИСЕЕВ

ЭКЗАМЕН
на дому

I. Какой из показанных знаков на дорогах вне населенных пунктов обязательно дублируется?

А, Б и В	Б и В	только В	все знаки
1	2	3	4

II. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

автобус мотоцикл автомобиль	автобус автомобиль мотоцикл
5	6

III. В каком из показанных мест запрещена стоянка?

только в А	только в Б	в обоих
7	8	9

IV. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля	мотоциклист
10	11

V. Какие из перечисленных маневров разрешены в этом месте?

только обгон	обгон и остановка
12	13

VI. В каких направлениях может двигаться этот водитель?

прямо	прямо, направо	во всех направлениях
14	15	16

VII. Кто из водителей нарушил Правила?

все водители	водители мотоциклов	водитель автомобиля и мотоцикла с коляской
17	18	19

VIII. Кто пользуется преимуществом в показанной обстановке?

водитель автомобиля	пешеходы
20	21

IX. Для какого из приведенных случаев справедливо положение «Разворот запрещается»?

ближе 15 м от пешеходного перехода	на мостах	напротив выездов из дворов	если ширина дороги недостаточна для разворота из крайнего левого положения
22	23	24	25

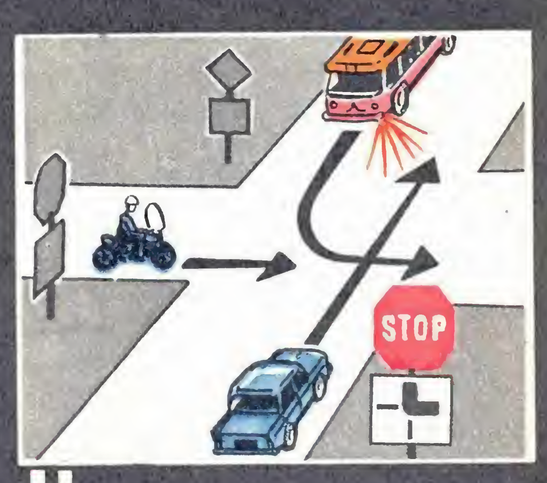
X. Можно ли использовать в качестве тягача при буксировке автомобиль с полуприцепом?

можно	нельзя	только при жесткой сцепке
26	27	28

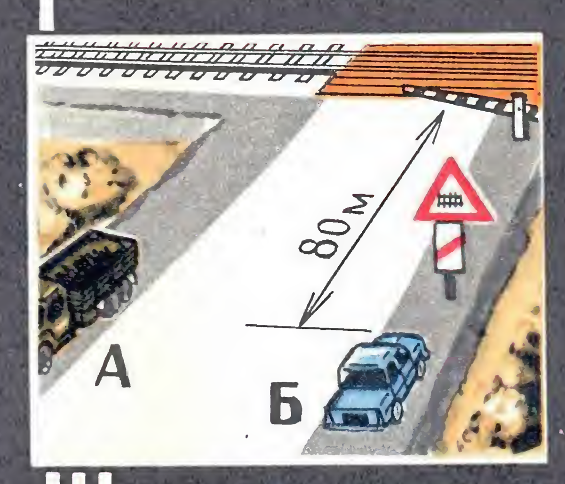
Ответы — на стр. 40



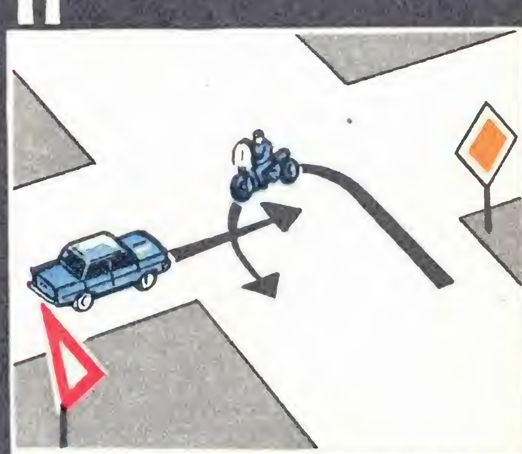
I



II



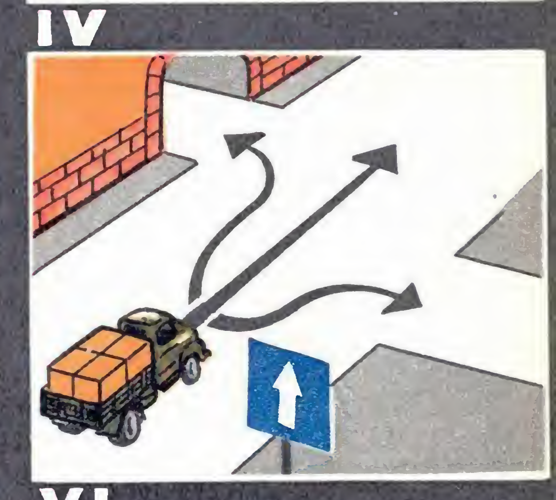
III



IV



V



VI



VII







ЭТО ПРОТИВОРЕЧИВОЕ

Любопытная деталь. В письмах, которые редакция «За рулем» получает от любителей автомобильного спорта, едва ли не в каждом втором содержится просьба: помогите приобщиться к соревнованиям, называются все виды (картинг, кольцевые и ипподромные гонки, ралли), кроме одного, самого доступного — многоборья. Может быть оно неинтересно? Ведь без привлекательности не будет массовости — одними призывами заниматься спортом не убедишь. А в том, что многоборье — вид автомобильных соревнований, наиболее отвечающий этой задаче, сомневаться не приходится.

Согласно статистике, ежегодно в автомобильных соревнованиях участвуют сотни тысяч людей. С картингом, ралли и тем более с кольцевыми и ипподромными гонками связана лишь небольшая часть их. Хотя бы по той простой причине, что число занимающихся этими видами соревнований лимитировано наличием специальных трасс и техники. Многоборье же, в программу которого входит скоростное маневрирование («фигурка»), езда на экономию топлива, стрельба и гранатометание, свободно от таких ограничений. Всего и нужно-то: более или менее просторная площадка и один автомобиль.

Словом, многоборье — самый массовый вид автомобильных соревнований. И все же о нем почти ничего не знает подавляющее большинство тех, кто сидит за рулем, — автолюбители. В этом первый парадокс многоборья. Задуманное с самого начала как соревнование для всех, оно со временем усложнялось, дополнялось новыми испытаниями и выросло теперь в достаточно громоздкое по организации спортивное мероприятие. К тому же в программу республиканских и всесоюзных чемпионатов (а она, как правило, копируется на местах) вошли выступления на автомобилях только двух марок — грузовом ГАЗ—51 и легковом ГАЗ—24. Это в конечном счете и определило круг занимающихся многоборьем — шоферы-профессионалы (водители автотранспортных предприятий, инструкторы практического вождения из автомотоклубов).

Нет у нас другого соревнования, которое было бы так тесно связано с повседневной практикой вождения, как многоборье. Ведь все упражнения, входящие в скоростное маневрирование, каждому сидящему за рулем автомобиля постоянно приходится выполнять в городских условиях — разворот на ограниченной площадке, остановки возле тротуара и многое другое. Участие в подобных соревнованиях просто необходимо для любого водителя. И странно, почему этой возможности практически лишены те, кто больше всего нуждается в совершенствовании водительских навыков, — автолюбители.

Замена марок автомобилей в многоборье, конечно, не простой вопрос в организационном и техническом отношении. Но ведь в конечном счете речь идет о социальном изменении состава участников. Так что игра стоит свеч. Проще с грузовым автомобилем — здесь давно пора выводить на спортивную трассу ЗИЛ—130. Что же касается «москвичей» и «жигулей», то на первых порах они должны присутствовать обязательно хотя бы на районных, областных и республиканских соревнованиях. Возможно, тут существуют какие-то другие пути, известные комитету массовых видов спорта ФАС СССР? Ясно же одно — рамки многоборья нужно раздвигать, оно действительно должно быть соревнованием для всех.

Но этим противоречия, существующие в многоборье, не ограничиваются. Самое массовое и по идее самое доступное соревнование не имеет пока стимулов для роста. Ведь каждый выходящий на старт думает о спортивных разрядах. А в многоборье получить их оказывается порой труднее, чем в остальных видах автомобильных соревнований. Требования, предъявляемые Единой Всесоюзной спортивной классификацией, не позволяют проводить на местах состязания по первой и второй группам. Для этого необходимы выступления большого количества мастеров и

СП**О**РТ За рулём

«ФИГУРКА»–ТОЛЬКО

В спортивные календари они, как правило, не попадают. И не потому, что имеют второстепенное значение. Просто их великое множество — соревнований по фигурному вождению мотоцикла. И в программе продолжающейся сейчас VI Спартакиады народов СССР они, конечно, занимают самое почетное место. Ведь «фигурка» доступна всем: организовать и провести ее может любая секция, для участия в ней не требуется специальной подготовки мотоцикла. Да и оборудование здесь самое незатейливое: стойки с флажками, несколько досок, которые легко превращаются в трамплин и колейный мост, — вот и весь инвентарь.

Эта простота и придала «фигурке» обыденную, домашнюю обстановку. Нигде не встретишь афиш, оповещающих о предстоящих стартах, публика не балует их особым вниманием, как правило, обходит молчанием эти соревнования и пресса; она не видит в фигурном вождении той спортивной изюминки, которая присуща стремительным кольцевым, трековым гонкам, мотокроссу.

Впрочем, бывает такое, к счастью, не всегда. Свидетельство тому — полученная редакцией «За рулем» афиша, уведомлявшая о состязаниях в Калуге. Был интересен, конечно, не сам по себе этот факт. Гораздо более важным представлялось другое — главным организатором «фигурки», как явствовало из афиши, значился областной совет Всероссийского общества автомотолюбителей. Это была, таким образом, одна из первых весточек деятельности в области спорта недавно созданного массового общества. Вот почему в редакции решили не только побывать в Калуге, но и учредить для победителей соревнований несколько призов журнала «За рулем». Так сказать, в качестве поощрения инициативы работников общества.

...На базе Калужского городского комитета по физкультуре и спорту все готово к проведению соревнований. Легкий ветерок полощет флаги ДОСААФ, четкими рядами выстроились стойки, обозначающие упражнения «фигурки» — коридор, круг, восьмерку, зигзаг и другие. На просторную площадку — арену состязаний одна за другой прибывают команды из районов и городов, первичных организаций ДОСААФ. Тут же судьи просят участников пройти несложную процедуру — заполнить специальные карточки, предъявить мандатной комиссии водительские права и получить стартовые номера.

Пока не окончены эти обычные для каждого соревнования хлопоты, самое подходящее время побеседовать с председателем Калужского областного совета общества автомотолюбителей Иваном Александровичем Ремизовым. Он уже немолод, но в его высокой, плотной фигуре без труда угадывается армейская выправка. Да, Иван Александрович — подполковник в отставке, много лет прослужил в частях связи. И давно связан с автомотоспортом. В молодости выступал в мотоциклетных соревнованиях, гонялся на «Индиане», потом взял на себя роль арбитра. Судья республиканской категории, обслуживал множество автомобильных и мотоциклетных состязаний. Может, эта давнишняя привязанность к спорту и послужила причиной того, что в первый же год существования возглавляемый Ремизовым областной совет общества сразу же обратился к организации соревнований? Но ведь сейчас, видимо, есть у его помощников проблемы куда важнее, чем провести «фигурку». Да и в Уставе общества среди многочисленных пунктов, определяющих основные задачи, спорт далеко не на первом месте: лишь записано «содействовать развитию автомототуристской и спортивной деятельности».

— Дел столько, — говорит Иван Александрович, — не знаешь, за что браться в первую очередь. Организационный период всегда самый трудный. И все же решили провести для мотолюбителей, недавно вступивших в общество, эти простейшие соревнования. Вот сейчас агитируем всех, кто имеет собственные машины, стать членами нашей массовой организации. Но ведь пора уже и что-то делать для них конкретное, да и о себе, о своем существовании заявлять практическими делами. В этом смысле спорт имеет несколько достоинств: любое соревнование, в том числе «фигурка», — хорошее средство для повышения водительского мастерства и, значит, борьбы за безопасность движения (наша основная задача), это, кроме того, одна из форм пропаганды общества, а в ней мы сейчас очень нуждаемся.

По словам И. Ремизова, в Калуге и области насчитывается более 40 тысяч владельцев личных автомобилей и мотоциклов. Пока же в общество вступило 600 человек. С каждым днем цифра эта растет. На промышленных предприятиях, в совхозах и колхозах, учреждениях проходят организационные собрания, создается актив. В первую очередь внимание обращается на членов гаражных кооперативов. Только в последнее время здесь создано 14 организаций.

Но лучшая агитация — это практиче-

МНОГОБОРЬЕ

кандидатов в мастера спорта. А где их найти в области или, тем более, в районе? В лучшем случае «наскребается» третья группа соревнований. Низший разряд здесь получить сравнительно несложно, а дальше — перспектив почти никаких.

Остается одно — постоянными победами претендовать на включение в состав сборной команды республики. Оказывается, однако, и здесь своя сложность: такое право могут заслужить только двое счастливчиков. Парадоксально, но факт: самый массовый вид автомобильных соревнований имеет самый узкий выход на всесоюзную арену. При таком положении предварительные старты в республиках для отбора кандидатов в сборную команду практически лишены смысла. В каждой республике всегда найдутся двое сильных, проверенных многоборцев, которым без риска можно доверить место в сборной. Вот и выходит: на местах устраивается масса соревнований, а в чемпионатах страны — почти одни и те же лица.

Стоит ли доказывать, что такая практика не на пользу многоборью. В порядке эксперимента можно попробовать следующий вариант: начиная с районных соревнований предоставлять право на выступление в последующих (областных, республиканских) сильнейшим низовым коллективам. В первенстве Советского Союза, таким образом, будут бороться команды таксомоторных парков, автобаз, автомотоклубов и т. д. Этот вариант, проверенный в спартакиадные годы, годится и для обычных сезонов.

Наконец, неплохо обратиться к опыту «смежников». Вышло же получившее признание военно-прикладное многоборье на личных мотоциклах на всесоюзную арену в ранге чемпионата страны.

Все это имеет самое прямое отношение к массовости. Во многом она зависит и от привлекательности, зрелищности соревнований. В первые годы существования автомобильного многоборья два основных его компонента — скоростное маневрирование и езда на экономию топлива — имели каждый свою трассу раздельно. С появлением специального прибора для быстрого определения количества израсходованного горючего появилась возможность соединить эти испытания. И многоборье сразу же потеряло привлекательность. Экономичное вождение — это прежде всего умение использовать накат. И скоростное маневрирование (скоростное!) сразу утратило свою самую привлекательную черту — динамизм. В неторопливом движении автомобиля по трассе только искушенные специалисты могут определить все достоинства и промахи участника. Основная же масса зрителей видит монотонную езду.

Конечно, в нынешнем многоборье не все плохо. Иначе не было бы здесь многих тысяч участников, которым полюбились внешне скрытое напряжение борьбы на трассе соревнований, возможность проявить многостороннюю водительскую и общефизическую подготовку. И право испытать себя нужно предоставить всем. Готовых рецептов для этого пока нет. Но они появятся, если Федерация автомобильного спорта СССР с таким же вниманием и заботой будет относиться к развитию в стране многоборья, разнообразию его программы, какую она проявляет к другим видам соревнований.

Наблюдения, сделанные на чемпионате страны по многоборью в Нальчике, беседы со спортсменами и их тренерами после чемпионата страны этого года убедили автора в необходимости высказать все эти соображения.

Б. ЛОГИНОВ,
спецкор «За рулем»

г. Нальчик

НАЧАЛО

ские дела. Областной совет уже выпустил плакаты по безопасности движения, провел пробег автолюбителей, посвященный Празднику Победы, организовал мотоциклетную «фигурку». Конечно, сделано еще мало, но ведь и времени прошло немного. В ближайших планах — строительство мойки для автомобилей, мастерской, где каждый мог бы получить техническую консультацию и с помощью опытного механика сделать простейший ремонт, вулканизационной мастерской, создание клуба «явистов». Конечно, для этого нужны средства. Потому так и заинтересовано общество в увеличении своих рядов, ведь членские взносы пока единственная финансовая база, на которой развертывается его деятельность.

— Нам удалось, — продолжает И. Ремизов, — установить хорошие деловые контакты с партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями, областными ГАИ, комитетом по физкультуре и спорту, советом по туризму и экскурсиям и, конечно, с обкомом ДОСААФ. Во всем чувствуем поддержку. Вот и эти соревнования готовили совместно с обкомом ДОСААФ, автомотоклубом и клубом туристов.

И действительно, большинство тех, кто один за другим отправлялся на трассу «фигурки», принадлежало к беспокойному племени моторизованных путешественников. Об этом говорили многочисленные устройства на мотоциклах, помогающие в дальней дороге, да и сам внешний вид участников — брезентовые робы с множеством карманов и что-то еще, на первый взгляд неуловимое, но безошибочно выделяющее туриста среди обычных мотолюбителей. Может быть, этим «что-то» были излишняя уверенность в собственном водительском мастерстве, которая явно проявлялась у многих на первых метрах дистанции. Лихость, непринужденная балансировка словно говорили: подумаешь «фигурка» — она давно освоена, еще при сдаче экзаменов на «права». И, как правило, тут же следовало разочарование. Сбитая стойка, неправильно выбранная скорость при входе в круг или восьмерку лишали «мастера» всяких надежд на успех.



Во второй раз включается картинг в программу Спартакиады народов СССР.
Фото В. Ширшова

Удачнее других выступили мотоциклисты города Обнинска, которые стали обладателями главного приза. Среди первичных организаций лучшей была команда калужского опытного моторного завода. В личном зачете три ступеньки на пьедестале почета в порядке занятых мест достались В. Николаеву, Н. Максимову (оба — моторный завод) и В. Козюлину (обнинский физико-энергетический институт).

Что ж, спортивный дебют общества автомотолюбителей в Калуге прошел успешно. Соревнования понравились участникам, многие из них убедились, что не хватает еще водительского мастерства, чтобы считать себя «безопасным водителем». Выполнили свою задачу и афиши — благодаря им «фигурку» наблюдала большая аудитория зрителей. Это и есть конкретная агитация и пропаганда нового общества. Следующим этапом будут подобные соревнования среди автолюбителей, военно-прикладное многоборье для владельцев личных мотоциклов.

Е. КОВРИЖЕНКО,
спецкор «За рулем»

г. Калуга

ЗАТОРМОЖЕННАЯ

По кольцу, появляясь и исчезая, проносятся гонщики, прильнувшие к своим машинам. Едва успеваешь заметить номер мотоцикла. За обтекателями и очками невозможно разглядеть лица спортсменов. Но и без этого ощущаешь, что все они во власти спортивного азарта. Он невольно передается всем, кто пришел посмотреть соревнования, заставляет чаще биться сердце. Скорость, скорость, скорость...

Мы на очередном чемпионате страны по шоссейно-кольцевым мотогонкам. И так велик соблазн рассказать об этих самых скоростных, захватывающих мотоциклетных соревнованиях! Беседуем с участниками — победителями и неудачниками — просим поделиться впечатлениями и приходим к выводу: в интересах дела рассказ о гонках надо отложить, а место, отведенное для отчета о соревнованиях, посвятить тому, что пока еще тормозит развитие кольцевых гонок.

Разговор о нерешенных проблемах шоссейных гонок, увы, не нов. Время от времени он возобновлялся на страницах спортивной прессы, звучал на пленуме Федерации мотоспорта СССР. Назывались три основные причины: мало трасс и мотоциклов, неравны условия, в которых оказываются участники соревнований. После разделения мотоциклов на две группы — гоночные («А») и спортивные («Б») — последняя проблема, по существу, снята с повестки дня. Технически грамотный спортсмен может теперь подготовить машину к гонкам.



Одиннадцать комплектов медалей разыграют участники финальных соревнований VI летней Спартакиады и чемпионата страны по кольцевым мотогонкам.
Фото В. Горлова

И сейчас на первый план жизнь выдвигает вопрос о мотоциклах. Речь идет не только о количественной стороне, хотя и она имеет немаловажное значение. Ведь недалек тот день, когда дело должно дойти до проведения республиканских первенств по кольцевым гонкам, а там, может быть, и областных. Но количество — это только часть проблемы. Здесь мы хотим затронуть другую — качественную ее сторону, предоставив слово гонщикам и тренерам, которые приняли участие в нашей общей беседе после окончания чемпионата.

В. ОТТО, мастер спорта, тренер сборной команды Латвии:

— Мне думается, что шоссейные гонки призваны оказывать большое влияние на прогресс в мотоциклостроении. Так по крайней мере было испокон века. Всегда спортивные мотоциклы по конструкции, по качеству опережали серийные дорожные. Но давайте посмотрим, что происходит в последнее время у нас. Новый мотоцикл ижевского завода, поступающий в продажу, «Иж—Планета-спорт» (ИЖ—ПС) стоит тысячу рублей и превосходит специальный «ИЖ—Юпитер» Ш—11 для шоссейных гонок, который стоит к тому же тысячу пятьсот рублей. У ИЖ—ПС пятиступенчатая коробка передач, вилка из дюралюминиевого сплава и много других нововведений, которых нет на гоночной машине. Честь и хвала заводским конструкто-

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

Кольцевые гонки на гоночных автомобилях

Личный зачет. Формула 1 (рабочий объем свыше 1600 до 3000 см^3, собственный вес не менее 500 кг): 1. Х. Саарм (Таллин); 2. Ю. Теренецкий (Москва); 3. Г. Дгебуадзе; 4. В. Глурджидзе (оба — Тбилиси); 5. А. Саввин; 6. А. Гультяев (оба — Ленинград). Формула 2 (до 1600 см^3, 420 кг): 1. В. Греков (Краснодар); 2. М. Львов (Ленинград); 3. М. Лайв (Таллин); 4. Р. Валаткявичюс (Каунас); 5. Х. Томас; 6. Я. Габалиньш (оба — Рига). Формула 3 (до 1300 см^3, 420 кг): 1. В. Барковский (Москва); 2. Э. Гриффель; 3. Ю. Рейнтам (оба — Таллин); 4. В. Лукашевич (Минск); 5. В. Карнэем; 6. Р. Мегель (оба — Таллин). Формула 4 (до 350 см^3): 1. Т. Напа (Рига); 2. Т. Тэесалу; 3. Т. Асмер (оба — Таллин); 4. И. Барда (Рига); 5. Ю. Шибаев (Ленинград); 6. Х. Юршевский (Рига).

Зачет «Трофея заводов». На первенстве СССР по кольцевым автогонкам в Таллине и Риге: 1. УМЗ — 26 очков (А. Саввин — 6, А. Гультяев — 5, М. Львов — 12, Э. Марковский — 3); 2. АЗЛК — 12 очков (Ю. Теренецкий — 12, Н. Казаков — 0); 3. ВАЗ — 5 очков (Р. Мегель — 5, П. Хельк — 0, А. Альхимович — 0). Общая сумма очков после соревнований в Таллине и Риге: 1. ВАЗ — 127; 2. АЗЛК — 101; 3. УМЗ — 37; 4. ГАЗ — 10; 5. ИЖ — 4.

Автомобильное многоборье

Личный зачет. ГАЗ — 51: 1. В. Сенин (РСФСР); 2. Г. Яновскис (Латвийская ССР); 3. А. Лось (Украинская ССР); 4. В. Балашов; 5. А. Вольф (оба — РСФСР); 6. В. Перекрестенко (Ленинград). ГАЗ — 24: 1. Н. Любимов (Украинская ССР); 2. Ю. Джумма (РСФСР); 3. Я. Межецкис; 4. В. Гогадзе (Грузинская ССР); 5. В. Малофеев (Ленинград); 6. Э. Мяэсепп (Эстонская ССР).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Ленинград; 3. Грузинская ССР; 4. Казахская ССР; 5. Эстонская ССР; 6. Украинская ССР.

Картинг

Личный зачет. I класс (до 125 см^3 без коробки передач): 1, Р. Акопов (Тбилиси); 2. М. Рябчиков; 3. А. Зайцев; 4. Е. Клубов; 5. А. Мирзоян; 6. А. Сафонов (все — Москва). II класс (125 см^3, национальный): 1. В. Иванченко (Курск); 2. А. Иванов; 3. И. Власов (оба — Ленинград); 4. В. Журумскас (Клайпеда); 5. М. Киркилас (Вильнюс); 6. Т. Хидешели (Тбилиси). III класс (125 см^3, международный): 1. М. Рябчиков; 2. А. Мирзоян; 3. М. Густешов (все — Москва); 4. Б. Корсунский (Харьков); 5. И. Дадзитис (Рига); 6. Л. Глонти (Тбилиси). IV класс (175 см^3): 1. Р. Акопов (Тбилиси); 2. А. Зайцев (Москва); 3. В. Бортниекс; 4. Х. Юршевский; 5. И. Илденс (все — Рига); 6. Э. Зейналов (Баку).

Командный зачет: 1. Ленинград; 2. Латвийская ССР; 3. Москва; 4. Грузинская ССР; 5. РСФСР; 6. Литовская ССР.

Юноши. Личный зачет. II класс (125 см^3, национальный): 1. В. Иванченко (Курск); 2. П. Бушланов (Магнитогорск); 3. А. Григорьев (Ленинград); 4. А. Алеканкин (Грозный); 5. Р. Васадзе (Тбилиси); 6. Э. Иле (Сигулда, Латвийская ССР). V класс (50 см^3): 1. М. Иле (Сигулда); 2. В. Тихомиров (Москва); 3. С. Лотков (Светлоград, Ставропольский край); 4. С. Тамкун (Вильнюс); 5. А. Берзиньш (Добеле, Латвийская ССР); 6. А. Дементьев (Ленинград).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Латвийская ССР; 3. Казахская ССР; 4. Украинская ССР; 5. Эстонская ССР; 6. Грузинская ССР.

Кольцевые мотогонки

Личный зачет. Юноши. 125 см^3: 1. Р. Паурис (Литовская ССР); 2. А. Радзиньш (Латвийская ССР); 3. С. Лукьянов; 4. С. Павловский (оба — Москва); 5. К. Руубер; 6. А. Кирсс (оба — Эстонская ССР). **Женщины.** 175 см^3: 1. Л. Кузнецова (Москва); 2. Л. Тулл (Эстонская ССР); 3. З. Решетника; 4. З. Клейншмите; 5. Л. Сотака (все — Латвийская ССР); 6. А. Федоренкова (РСФСР). **Мужчины.** 50 см^3: 1. А. Смертьев; 2. А. Епифанов (оба — Латвийская ССР); 3. В. Иванов (Литовская ССР); 4. В. Бородин (Латвийская ССР); 5. Р. Дишмонас; 6. А. Краснопольский (оба — Литовская ССР). 125 см^3 «А»: 1. А. Московка; 2. М. Кравченко (оба — РСФСР); 3. К. Ошиньш (Латвия); 4. А. Абрамов (Москва); 5. А. Звайзгне; 6. И. Иостс (оба —

СКОРОСТЬ

Пять интервью после чемпионата СССР по кольцевым мотоциклетным гонкам

рам, создавшим современный дорожный мотоцикл спортивного типа. Но почему для спорта выпускается устаревшая модель?

Есть и другие нерешенные вопросы. Вводя группу «Б», Федерация стремилась создать всем гонщикам равные возможности для подготовки мотоциклов к соревнованиям. Это, бесспорно, прогрессивное решение. Но не перегнули ли мы палку в деталях, запретив при доводке и форсировке делать даже то, что может каждый грамотный спортсмен? Не буду голословен. Разбилось, скажем, колесо на том же ижевском спортивном мотоцикле, а заменять его обычным дорожным с «Юпитера—3» запрещено. Что же, мотоцикл выбрасывать? Или лопнула головка блока цилиндров — ее же можно заменить головкой «Юпитера—2», которая в магазинах стоит 2 рубля 50 копеек, но, стоп, — нельзя, нестандарт. «Юпитерский» поршень подходит к «Ковровцу», он в десять раз надежней и можно приобрести его. А устанавливать нельзя.

Убежден: для пользы мотоспорта следует разрешать ставить на мотоцикл все, что есть в открытой продаже, независимо от модели. Необходимо дать возможность спортсмену делать любые работы, не требующие сложного станочного оборудования. Наш спорт потому и называется военно-техническим, что требует не только спортивных данных, но и технической смекалки, умения выжать максимум из техники. Я вот упомянул о ковровском поршне, а вообще об этом мотоцикле и говорить не хочется.

А. ТАРАРИН, мастер спорта:

— Нет, говорить надо. Ведь если поступивший в клуб специальный шоссейно-кольцевой «Ковровец» просто вынуть из ящика и, ограничившись обычной расконсервацией, пойти на гонки — рискуешь жизнью. Меня поражает по меньшей мере странное отношение работников завода. На соревнованиях мы видим конструкторов, инженеров с ижевского и минского предприятий, с ковровского же — никого. А здесь на его мотоциклах стартует больше пятидесяти спортсменов. Где еще работники завода могут так полно выявить недостатки мотоцикла? Видно, боятся критики в свой адрес.

После тренировки я разобрал тормозной барабан. Посмотрите, что стало с накладками, — потрескались, и от одной откололся уголок. Подумать страшно, если бы этот осколок заклинил колесо на скорости за сто километров! Я не одну машину перебрал — встречаются дефекты в отливке и после механической обработки картера.

А. ОЛЕЙНИКОВ, мастер спорта, чемпион страны 1974 года:

— Дали ковровцам для образца хорошую раму — ее разработали во ВНИИМотопроме, — а они так ее «усовершенствовали», что пришлось спортсменам от нее отказаться. Пора заменить стальные тормозные барабаны чугунными — они лучше. Ненадежны генераторы — выдерживают одну-две гонки. Видите, как приварен щиток заднего колеса — он быстро отломится. А подножки? Края их острые, как бритва, хотя правила требуют закруглений с радиусом 8 мм. Вот мы и вынуждены напильником исправлять заводскую неряшливость.

О. ЧЕСНОКОВ, мастер спорта:

— Посмотрите, как сорвало покрышку на нашей коляске. Ставим шины от мотоколяски и от мотороллера. Но они не выдерживают наших скоростей — резину рвет от действия большой центробежной силы. Надо знать, на какую окружную скорость рассчитана эта резина, может быть, ее и теоретически нельзя нам применять. А этим никто не занимается.

Р. ЛАУР, заслуженный тренер СССР, председатель федерации мотоспорта Эстонской ССР:

— Два года подряд я выезжал на этапы чемпионата мира по кольцевым гонкам в Иматре и каждый раз убеждался, что наши ведущие гонщики не уступают по мастерству лучшим зарубежным. Мы хорошо помним успешные выступления в международных гонках Севастьянова, Кийса, Рандла на мотоциклах, которые некогда выпускали в Серпухове, — они неизменно были в шестерке сильнейших. У нас и теперь есть отличные кольцевики. Эстонские спортсмены регулярно стартуют в товарищеских встречах в Финляндии. В прошлом году Индрек Тиил и Сулев Метс на переделанных ЧЗ заняли соответственно второе и шестое места в соревнованиях с сильнейшими гонщиками Финляндии и Швеции. Очень перспективны наши гонщики, выступающие на мотоциклах с коляской. Думаю, что так же, как и в кроссе, спидвее, ледяных гонках, кольцевики смогут добиться больших успехов на международной арене. Дело, однако, упирается в технику.

* * *

Пора серьезно поставить вопрос о повышении качества спортивных машин, добиться, чтобы ВНИИМотопром, от которого спортсмены давно уже ждут хороших мотоциклов для кольцевых гонок, не уступающих лучшим зарубежным образцам, снова взялся за их постройку. Все это поможет дальнейшему развитию кольцевых гонок.

Г. АФРЕМОВ,
судья всесоюзной категории

г. Таллин

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

Латвийская ССР). 125 см^3 «Б»: 1. А. Олейников (Москва); 2. Г. Штейнбург (Латвийская ССР); 3. В. Лепик; 4. М. Крээк (оба — Эстонская ССР); 5. И. Антонов (РСФСР); 6. Э. Кууск (Эстонская ССР). 175 см^3 «Б»: 1. В. Заболотный (Украинская ССР); 2. А. Олейников (Москва); 3. В. Шилов; 4. И. Иостс; 5. В. Бородин (все — Латвийская ССР); 6. Т. Маро (Ленинград). 250 см^3 «А»: 1. И. Тилл (Эстонская ССР); 2. К. Ошиньш; 3. Э. Силиньш (оба — Латвийская ССР); 4. М. Рейнуп (РСФСР); 5. Э. Сааре (Эстонская ССР); 6. Б. Юдин (Москва). 350 см^3 «А»: 1. Л. Тэесалу; 2. И. Тилл; 3. С. Метс; 4. Б. Коппель (все — Эстонская ССР); 5. Б. Агапитов (РСФСР); 6. Я. Борзиньш (Латвийская ССР). 350 см^3 «Б»: 1. И. Блумфельдс; 2. К. Кребс; 3. Р. Лоньч (все — Латвийская ССР); 4. Б. Агапитов (РСФСР); 5. В. Юдин (Москва); 6. С. Метс (Эстонская ССР). 500 см^3 с коляской: 1. А. Мельников — В. Седов (РСФСР); 2. Я. Виллерт — Т. Карус; 3. Х. Рейтель — Ю. Сооме (оба экипажа — Эстонская ССР); 4. В. Лапин — Ю. Холодный (Белорусская ССР); 5. Х. Пальм — А. Неаре (Эстонская ССР); 6. Т. Гловели — Р. Орожандов (Грузинская ССР). 750 см^3 с коляской: 1. В. Калюжный — В. Красавцев (Ленинград); 2. В. Телегин — П. Сосновских; 3. А. Сибирцев — И. Никонов (оба экипажа—РСФСР); 4. А. Серопов — Ф. Серопов (Украинская СССР); 5. В. Гапаров — В. Фоменко (Казахская ССР); 6. Л. Кумм — В. Хохлов (Эстонская ССР).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Москва; 3. Белорусская ССР; 4. РСФСР; 5. Украинская ССР; 6. Эстонская ССР.

Мотокросс

Личный зачет. Юноши. 125 см^3: 1. А. Кепский (Ворошиловград); 2. С. Висоцкас (Вильнюс); П. Ковалев (Вильянди, Эстонская ССР); 4. В. Журавлев (Челябинск); 5. В. Разыграев (Желтые Воды, Украинская ССР); 6. В. Притула (Ростов-на-Дону). 175 см^3: 1. А. Ефимов (Москва); 2. В. Бородай (Кировоград); 3. А. Левочкин (Пенза); 4. В. Зукаль (Ташкент); 5. Г. Гострый (Калининград); 6. Ч. Баранаускас (Каунас). **Женщины.** 175 см^3: 1. В. Сепала (Ярваканьди, Эстонская ССР); 2. В. Коноба (Ростов-на-Дону); 3. З. Озолиня (Вентспилс, Латвийская ССР); 4. С. Кузьминых (Днепропетровск); 5. Р. Лемсалу (Андижан); 6. Н. Савкина (Ленинград). **Мужчины.** 125 см^3: 1. Ю. Семко (Киев); 2. А. Мандриченко (Кишинев); 3. Е. Рыбальченко (Киев); 4. Л. Шинкаренко (Кишинев); 5. В. Корнеев (Калининград); 6. Ю. Адамяну (Черкесск). 175 см^3: 1. П. Рулев (Ленинград); 2. А. Овчинников (Москва); 3. Г. Моисеев; 4. А. Бочков (оба — Ленинград); 5. В. Петров; 6. В. Кралинин (оба—Ковров). 350 см^3: 1. В. Арбеков (Москва); 2. В. Краснощеков (Киев); 3. А. Набиуллин; 4. А. Грайф (оба — Ижевск); 5. А. Кибирин (Киев); 6. В. Донис (Рига). 350 см^3 с коляской: 1. Я. Сергис— А. Янсонс (Цесис, Латвийская ССР); 2. И. Гармай — Н. Бондаренко; 3. В. Алексеев — А. Алексеев (оба экипажа — ГСВГ); 4. В. Пучс — Л. Кезберс (Валмиера, Латвийская СССР); 5. В. Хайкин — В. Солодовников (Новосибирск); 6. Н. Шубин — В. Зинкевич (ГСВГ). 750 см^3 с коляской: 1. В. Телегин — П. Сосновских (Ирбит); 2. Н. Иванютин — О. Харин (Москва); 3. Е. Нечипоренко — Б. Погановский (Киев); 4. В. Введенский — А. Клименок (Москва); 5. В. Шупрович — В. Малыкин; 6. Н. Симон — В. Симон (оба экипажа — Киев).

Первенство среди ДЮСТШ, юношеских секций ДСО и ведомств по мотокроссу

Личный зачет. 50 см^3: 1. А. Лиепиньш (Рига); 2. С. Шипулин (Краснодар); 3. С. Кожакин (Таллин); 4. Я. Поздиньш (Рига); 5. А. Тоомла (Таллин); 6. А. Гродзс (Рига). 175 см^3: 1. В. Крамаренко (Краснодар); 2. Р. Айзстраутс (Рига); 3. Н. Обжорин (Горький); 4. А. Шинкевич (Минск); 5. С. Катараев (Москва); 6. В. Суровцев (Курск).

Командный зачет: 1. Рига (СДЮСТШ); 2. Минск (ДЮСТШ); 3. Видное, Московская область (ДЮСТШ); 4. Москва («Трудовые резервы»); 5. Таллин (ДЮСТШ); 6. Краснодар (ДЮСТШ).

КЛУБ „автолюбитель“ заседание 126

В домашних условиях

Наверное, нет нужды агитировать за правильную регулировку углов установки передних колес — думаем, что не знающих этого среди владельцев автомобилей нет. Несколько раз на страницах нашего «Клуба» шла речь о разных способах контроля за стабильностью этих регулировок (последний такой материал был в апрельском номере этого года).

Редакция получила несколько писем с различными вариантами «домашних» способов проверки углов установки колес. Одно из этих предложений, поступившее от московского автолюбителя Владимира Алексеевича ЩЕРБАКОВА, мы сегодня обсудим.

ПРОВЕРЯЕМ СХОД И РАЗВАЛ

Этот метод, в сущности, вариант описанного в статье Л. Шувалова (см. «За рулем», 1974, № 4), но обладающий, на мой взгляд, некоторыми преимуществами. Главное — он позволяет провести замеры с большой точностью даже малоопытному автолюбителю. Очень несложные приспособления, которые может изготовить практически каждый, некоторый запас времени, зависящий от вашей сноровки, и горизонтальная площадка, на которой вы должны проводить эту работу,— вот и все, что понадобится. Как проверить, горизонтальна ли поверхность площадки? Об этом писалось в мартовском номере «За рулем» за 1968 год (стр. 14).

Конечно, строго горизонтальную площадку достаточной величины вряд ли удастся найти. Да это и не требуется. Достаточно будет, чтобы передние колеса были на одном уровне, а задние — почти на том же, так, чтобы автомобиль самопроизвольно не катился. Но наиболее подходят для наших целей эстакада или осмотровая канава: без доступа снизу работа осложняется.

«Продавим» три-четыре раза подвеску, с силой нажав на передний бампер, и приступим к замерам. Вначале установим на передних колесах планки (рис. 1), закрепив каждую из них двумя колесными болтами. (Все это относится к «Жигулям» моделей «2101», «2102» и «2103»; для «москвичей» или «волг» понадобятся планки с видоизмененным основанием 1, рассчитанные на три точки крепления гайками, и, конечно, свои, несколько иные регулировки, которые нетрудно рассчитать, исходя из паспортных данных и нашей таблицы.)

Сами планки могут быть из любого материала—даже из твердого дерева—главное, чтобы на них были строго зафиксированы штыри 3, выступающие за плоскость на равную величину. Между штырями должна быть нанесена прямая линия, а положение планки 2 относительно основания 1 должно меняться за счет упругости резиновой прокладки при вращении барашков 4.

Теперь нужно вывесить передние колеса (надеюсь, все знают, что, поднимая «передок», обязательно надежно зафиксировать задние колеса подставками-клиньями). В этом деле очень удобен гидравлический или винтовой домкрат, который можно поставить под балку и таким образом поднять сразу оба колеса.

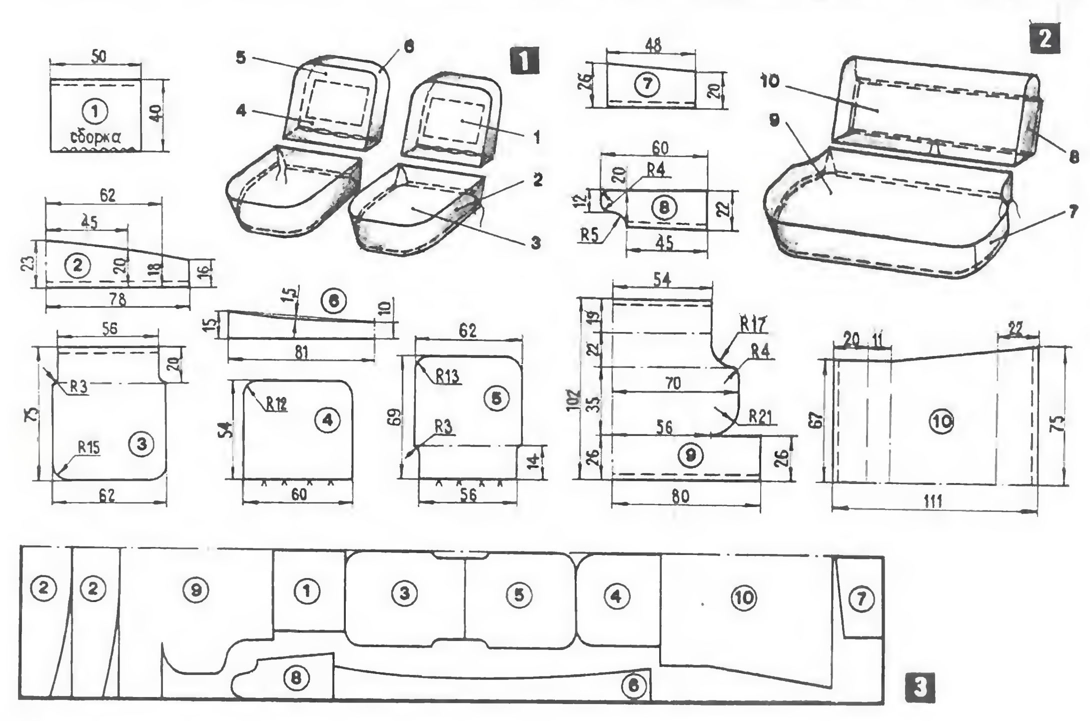
Следующий этап — установка планок в плоскостях вращения колес. Открываем капот, а на крылья автомобиля кладем рейку с двумя грузиками-отвесами на тонких прочных нитях (отлично подойдет, например, леска толщиной 0,15 мм). Отвесы должны с каждой стороны проходить в 15—20 мм от планок.

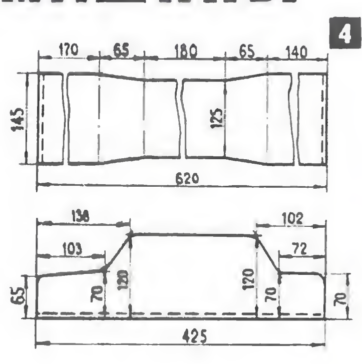
Ставим планку вертикально по отвесу так, чтобы нить проходила по средней линии, и, вращая барашки, добиваемся, чтобы расстояния от верхнего и от нижнего штырей до нити отвеса были одинаковы. Затем поворачиваем колесо на 180°, чтобы концы планки поменялись местами, и вновь добиваемся одинаковых расстояний. Так устанавливаем планку в плоскости вращения колеса с одной стороны, затем делаем то же самое на другой.

Теперь опускаем машину на колеса, убеждаемся, что планки остались в строго вертикальном положении (контроль по отвесу!), и проверяем углы развала колес (рис. 2). Автомобиль должен быть полностью загружен — четыре человека в салоне, 40 кг груза в багажнике и 25—30 л бензина в баке. Разница расстояний от нити отвеса до верхнего и нижнего штырей и даст нам

Для ВАЗ-2103

НОВОЕ ПЛАТЬЕ ВАШЕЙ МАШИНЫ





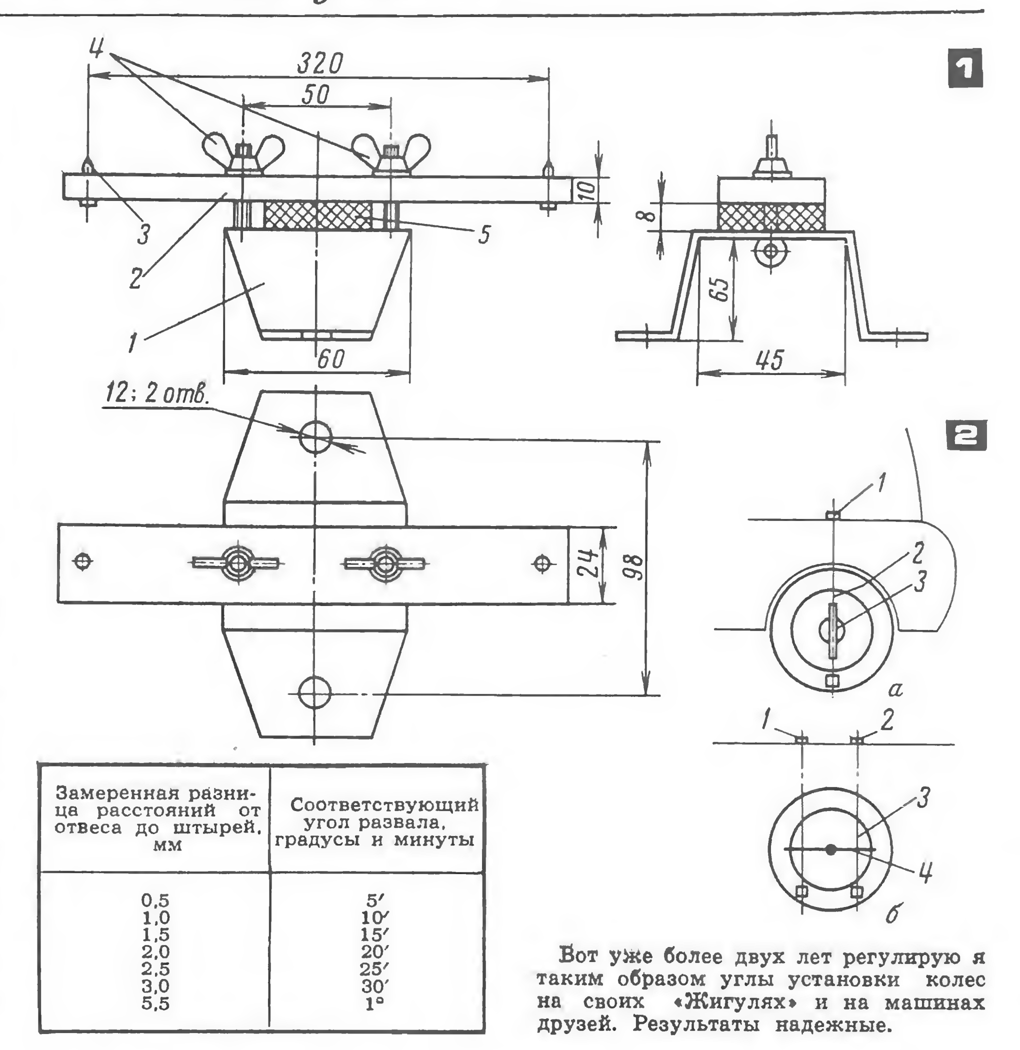
В домашних условиях

Рис. 1. Планка: 1 — основание; 2 — планка; 3 — штырь; 4 — барашки; 5 — резиновая прокладка.
Рис. 2. Проверка развала (а): 1 — рейка; 2 — отвес; 3 — планка. Проверка сходимости (б): 1 — первое положение рейки; 2 — второе положение рейки; 3 — отвес; 4 — планка.

величину развала. Например, если до верхнего штыря 5 мм, а до нижнего 8 мм — положительный развал равен 3 мм. В пересчете на угловые величины это развал +30 минут, то есть норма.

В таблице приведены угловые и соответствующие линейные значения развала. В случае отклонений от нормы больше чем на ±20 минут потребуется регулировка — надо снять или поставить специальные шайбы на регулировочных болтах. Если снять с обоих по одной стандартной регулировочной шайбе толщиной 0,5 мм, это увеличит развал на 7—9 минут, а добавление такой шайбы — на столько же уменьшит. Когда расстояние от отвеса до верхнего штыря меньше, чем до нижнего, — развал отрицательный, и соответственно понадобится регулировка. Таким же образом проверяем и при необходимости выправляем развал на другой стороне.

Покончив с развалом, займемся сходимостью. Замеряем ее тоже при полной нагрузке. Для этого замера прокатим машину, чтобы планки стали горизонтально, найдем расстояния от отвесов до передних штырей с обеих сторон автомобиля и суммируем данные; затем передвинем рейку с отвесами назад, измерим и так же суммируем расстояния от нитей до задних штырей. Разность полученных сумм и покажет величину сходимости колес. Норма — от 3 до 5 мм (бóльшая сумма у передних штырей).



Замеренная разница расстояний от отвеса до штырей, мм	Соответствующий угол развала, градусы и минуты
0,5	5′
1,0	10′
1,5	15′
2,0	20′
2,5	25′
3,0	30′
5,5	1°

Вот уже более двух лет регулирую я таким образом углы установки колес на своих «Жигулях» и на машинах друзей. Результаты надежные.

Для ВАЗ-2103

Чехлы на сиденьях автомобиля. Нужны ли они? Подавляющее большинство владельцев машин отвечает: «Да, нужны». Мы согласны с ними. Чехлы не только украшают салон, свидетельствуют об аккуратности. Роль их еще и в том, что ткань создает пусть тонкую, но все же изоляцию от прямого контакта с почти «недышащей» искусственной кожей сидений «москвичей», «жигулей», «запорожцев» (несколько лучше в этом отношении сиденья ВАЗ—2103 и ГАЗ—24, имеющие тканевые вставки на спинках и подушках).

Мы уже рассказывали о том, как скроить и сшить чехлы на сиденья «Волги», «Москвича», «Запорожца» и ВАЗ—2101 (см. «За рулем», 1969, № 12, 1970, № 7; 1971, № 4, 6, 8).

Сегодня очередь ВАЗ—2103. Приглашаем владельцев этой модели с ножницами, нитками, швейными машинами и тканями, которые нравятся.

Материалы могут быть самые разные, от ситца до искусственного меха — это дело вкуса и средств. Наиболее практичны и красивы льняное полотно, корд, гобелен, обивочные ткани. Сколько метров понадобится? Это зависит от ширины материала. Если она 1,5—1,6 м, нужно купить 5,5 м, при 75 см — 11 м, ширина 90 см и 1,0 м потребует соответственно 9,3 и 8,3 м ткани.

Не торопитесь сразу кроить. Вначале внимательно изучите чертежи (рис. 1 и 2) и сделайте по ним выкройки из бумаги. Немного хлопотно, конечно, зато все станет понятно и можно будет прикинуть детали «по месту», когда еще не поздно исправить. Если вам покажется, что детали несколько великоваты, учтите, что размеры заданы с припуском на швы (1—1,5 см) и некоторую усадку ткани, неизбежную при стирке.

Все размеры на чертежах даны в сантиметрах. Пунктиром показаны места, где вшивается шнур, стягивающий чехол на сиденье. Штрих-пунктиром обозначены осевые и линии перегибов.

Теперь несколько технологических указаний. Юбка **2** (рис. 1 и 3) пришивается выпуклой стороной к верхней детали **3** подушки, а боковая часть **6** спинки — вогнутой стороной к передней части **5** спинки. На заднюю деталь **4** спинки пришивается карман **1** (снизу на сборке), а в его верхнюю часть вшивается резинка. Советуем сшивать детали надежным и красивым двойным (так называемым бельевым) швом.

На рис. 3 приведен наиболее экономичный вариант раскроя ткани при ширине 1,6 м (вы, конечно, понимаете, что это только половина деталей, вторая — симметрична). При ширине 1,5 м деталь **2** наставляется дополнительными клиньями, а детали **7** выкраиваются длиннее настолько, насколько уменьшится низ детали **9**.

Количество и наименование деталей чехлов приведены в таблице.

И наконец, о «верхней одежде» ВАЗ—2103. Чтобы сберечь машину от капризов погоды, грязи и сажи больших городов, случайных царапин и т. п., на кузов при длительной стоянке можно надеть чехол-тент.

Выкройка такого тента показана на рис. 4. Ткань, естественно, иная, чем для чехлов на сиденья. Здесь хороши плащ-палатка или грубый тик шириной 1,5 м. При такой ширине понадобится 14,7 м материала. Углы скруглите радиусом 8—10 см, по периметру тента внизу вшейте шнур, чтобы закреплять чехол на автомобиле.

№ на чертежах	Детали	Количество в комплекте
	Передние сиденья	
1	Карман	2
2	Юбка подушки	2
3	Верхняя деталь подушки	2
4	Задняя деталь спинки	2
5	Передняя деталь спинки	2
6	Боковая деталь спинки	2
	Задние сиденья	
7	Боковая деталь подушки	2 (левая и правая)
8	Боковая деталь спинки	2 (левая и правая)
9	Верхняя деталь подушки	1
10	Передняя деталь спинки	1



КОРОТКО

● ● ●

Летом 1974 года с конвейера завода «Предом-Ромет» в г. Быдгощ (ПНР) сошел миллионный мопед «Комар». Предприятие выпускает эти машины с 1960 года. До конца нынешнего года оно изготовит более 70 тысяч мопедов четырех модификаций.

● ● ●

Австрийская фирма «Пух», учитывая, что с 1975 года чемпионат мира по мотокроссу будет разыгрываться и в классе 125 см³, подготовила новый кроссовый мотоцикл (123 см³, 21 л. с. при 8800 об/мин, 5 передач, вес — 99 кг).

● ● ●

Американский автомобильный концерн «Форд» приобрел у голландской фирмы «Филлипс» право на использование ее патентов в области двигателей Стирлинга. Недавно концерн провел в Швеции испытания автомобиля «Форд-пинто» с таким мотором.

● ● ●

У современных гоночных автомобилей формулы 1 сечение шин задних колес почти вдвое больше, чем передних. Причина в том, что на задние колеса (при полностью заправленной машине с гонщиком на борту) приходится 67 процентов полного веса, а на передние — 33 процента (автомобиль «Тайрелл-007»).

● ● ●

«Чемпионами» по приемистости среди мотоциклов серийного производства являются модели «Мюнх» (1177 см³, 88 л. с., 198 кг) производства ФРГ и английская «Нортон-коммандо-750» (745 см³, 51 л. с., 179 кг). Первая разгоняется с места до 100 км/час за 3,7 секунды, вторая — за 4,0 секунды.

ЧЕТВЕРТЬ МИЛЛИОНА ПОЛЬСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

С каждым годом наращивает выпуск продукции автомобильная промышленность народной Польши. Ее восемь заводов в 1973 году изготовили 202 тысячи грузовиков, автобусов, легковых машин. Начата сборка легковых автомобилей ФИАТ-127 и ФИАТ-132, а также производство автобусов «Ельч-ПР100» (по лицензии «Берлие») и малолитражек ФИАТ-126П.

На 1974 год запланирован дальнейший рост выпуска с таким расчетом, чтобы дать народному хозяйству около 250 тысяч автомобилей.

Выпуск автомобилей в ПНР (тысячи штук)

	1973 год	1974 год (план)
Легковые	115,2	151,0
«Варшава»	4,3	—
ФИАТ-125П	72,3	95,0
ФИАТ-126П	1,5	10,0
ФИАТ-127П	2,7	3,0
ФИАТ-132П	0,4	3,0
«Сирена-105»	32,9	33,0
«Сирена-Р20»	1,1	7,0
Грузовые	80,2	92,9
Автобусы	6,7	6,2



МОТОЦИКЛЫ КТМ

Небольшой завод КТМ в г. Матигофен (Австрия) на протяжении многих лет делал велосипеды и мопеды, а также легкие мотороллеры. Недавно в производственной программе появились минимотоцикл и мофа (упрощенная разновидность мопеда). Все они оснащаются двигателями «Пух» (50 см³, 2,6 л. с.), так как моторов для дорожных моделей КТМ не выпускает.

В 1969 году завод начал строить мотоциклы классов 100 и 125 см³ для кроссов и многодневок с двигателями фирмы «Сакс» мощностью соответственно 16 и 19 л. с. Через два года КТМ приступил к производству малыми сериями собственных спортивных двигателей, сначала класса 175 см³, а позже и класса 250 см³. Первый сблокирован с шестиступенчатой, а второй — с пятиступенчатой коробкой передач. В кроссовом варианте их мощность составляла (для продажных образцов) соответственно 25 и 37 л. с. при 7000 об/мин. Вариант для многодневки менее форсирован (на 3 л. с. меньше), но обладает повышенной надежностью. Силовой агрегат установлен в очень жесткой дуплексной раме. Вес машины 99 кг.

Для выступлений на чемпионате мира по мотокроссу в классе 250 см³ завод КТМ с 1971 года изготовляет уникальные машины с очень высокими мощностными показателями, малым весом и хорошей управляемостью. Один из последних образцов снабжен двухтактным одноцилиндровым двигателем с пятиканальной продувкой и бесконтактной транзисторной системой зажигания. Диаметр цилиндра — 72,5 мм, ход поршня — 60 мм, рабочий объем — 246 см³. Цилиндр отлит из алюминиевого сплава, и его зеркало покрыто слоем твердого хрома. Ребра охлаждения сильно развиты — ширина цилиндра (по ребрам) вчетверо больше его диаметра. Двигатель снабжен карбюратором «Бинг» со смесительной камерой диаметром 36 мм. Мощность составляет 42 л. с. при 7500—7700 об/мин — наибольшая для кроссовых машин этого класса.

У мотоцикла — колеса с дюралюминиевыми ободами и ступицами, отлитыми из электрона. Передняя вилка имеет ход 200 мм, угол наклона ее к горизонтали — 61 градус. Весит машина 92 кг.

Наряду с мотоциклом класса 250 см³ КТМ подготовил и кроссовую «пятисотку» с двигателем рабочим объемом 380 см³ и мощностью свыше 50 л. с.

Первая победа на кроссах пришла к марке КТМ в 1973 году, когда Г. Моисеев выиграл первый заезд этапа первенства мира в Югославии. В прошлом году благодаря мастерству советского гонщика, занявшего в итоге пятое место, мотоциклы КТМ получили мировое признание. В нынешнем году Г. Моисеев, как известно, стал чемпионом мира.

Помимо чемпионатов мира по мотокроссу, где машины КТМ дебютировали осенью 1971 года, мотоциклы завода представлены и в многодневных соревнованиях. Так, в этом году итальянец И. Тестори стал чемпионом Европы по многодневке в классе свыше 350 см³.



Дорожный мотоцикл «КТМ-комет-кросс» (49 см³, 2,6 л. с., 4 передачи, 60 км/час).



Кроссовый мотоцикл КТМ-МК250, подготовленный для чемпионата мира.



На автозаводе «Ельч» под Вроцлавом недавно начат выпуск комфортабельных городских автобусов по лицензии французской фирмы «Берлие».

Конвейер сборки легких грузовиков «Жук» на Люблинском автозаводе. Его продукция экспортируется в десятки стран мира, в том числе и в СССР. В течение 1974 года в Советский Союз поступит 3000 «жуков».

Фото ЦАФ — ТАСС

ЭЛЕКТРОННЫЙ КОНТРОЛЕР

Если водитель или пассажиры на переднем сиденье не застегнули поясные и плечевые ремни безопасности, двигатель не пускается. Это действует электронная система блокировки в автомобиле. По требованию федерального законодательства США все легковые машины, выпускаемые в стране, должны иметь такую блокировку с датчиками от ремней безопасности. Эта система с интегральными схемами контролирует открывание передней двери, следит за тем, как люди занимают места и как защелкиваются ремни. Лишь после правильного выполнения всех операций срабатывает реле стартера.

Система должна исправно действовать в разных условиях — при больших уровнях электрических помех или резких перепадах температур, в режиме холостого хода с малой потребляемой мощностью, при токе в среднем около 5 мА (когда надо быстро пустить холодный двигатель).

ЯПОНСКИЕ ФИРМЫ НАСТУПАЮТ

8 миллионов мотоциклов было выпущено в 1973 году в мире. Почти половина из этого количества (3,75 миллиона) изготовлена японскими предприятиями, которые за последнее время начали настоящее нашествие на экспортные рынки. Об этом можно судить по таким цифрам: 80 процентов всех мотоциклов, вышедших из ворот четырех основных заводов, было экспортировано: 1100 тысяч в США, 592 тысячи в страны юго-восточной Азии, 391 тысяча в Европу, 89 тысяч в Африку и 73 тысячи на Ближний Восток.

На первом месте среди японских мотоциклетных фирм идет «Хонда». Она выпустила в прошлом году 1840 тысяч машин (65% из них пошло на экспорт).

СЕАТ-133

Крупнейшим в Испании предприятием по производству автомобилей является завод СЕАТ, который строит по лицензии фирмы ФИАТ легковые машины. В 1973 году он изготовил 354,3 тысячи автомобилей (53 процента произведенных в стране).

Недавно завод выпустил на рынок первую модель, не являющуюся копией итальянских машин, — СЕАТ-133. Узлы ее шасси однотипны с узлами заднемоторной малолитражки ФИАТ-850, однако кузов совершенно новый. Конструктивно он отличается от известных моделей ФИАТ, хотя и выполнен в одинаковом с ними архитектурном стиле.

СЕАТ снабжен четырехцилиндровым двигателем рабочим объемом 843 см^3 мощностью 37 или 34 л. с. Все колеса имеют независимую подвеску, привод тормозов сделан раздельным для передних и задних колес. Автомобиль развивает скорость 120 или 125 км/час (вариант с 37-сильным двигателем). Расход топлива — 7 л/100 км.





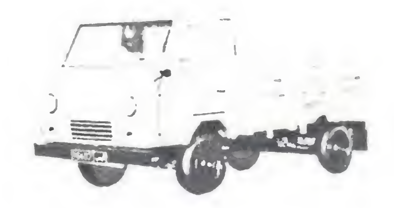
ПРОСТЕЙШИЙ ГРУЗОВИК

Развивающиеся страны Азии и Африки ощущают острую потребность в простых и надежных транспортных средствах, способных перевозить людей и грузы по самым плохим дорогам в климатических условиях тропического пояса. Учитывая сложившуюся ситуацию и стремясь расширить свои рынки сбыта, известная фирма «Фольксваген» (ФРГ) разработала дешевый упрощенный автомобилекомплект, предназначенный специально для экспорта. В комплект, собираемый на заводе в стране-импортере, входят двигатель, коробка передач, передний мост и рулевое управление — все те узлы и агрегаты, которые трудно изготовить на месте, не имея достаточно мощной материально-технической базы.

Двигатель рабочим объемом 1600 см^3 является упрощенным вариантом мотора воздушного охлаждения, который применяется на выпускаемых легковых автомобилях «Фольксваген». Он питается дешевым бензином (октановое число 83) и развивает мощность 45 л. с.

Сборку автомобилей из получаемых комплектов можно без особых затруднений организовать практически в любой авторемонтной мастерской, имеющей обычное оборудование. Для этого нужно лишь наладить производство недостающих деталей из местных материалов. Рама шасси сваривается из простого стального проката швеллерного сечения. Панели кабины делаются из листовой стали на гибочных прессах, которые нетрудно найти в любом механическом производстве. На раме крепится деревянная грузовая платформа с простыми лавками для пассажиров вдоль бортов. Таким образом, изготовление оставшихся деталей на месте не требует сколь-либо значительных капиталовложений. При необходимости наряду с автомобилекомплектами можно оформить заказ на сборочные приспособления.

В готовом виде из автомобилекомплекта получают простейший грузовик, который по внешнему виду отдаленно напоминает пикап. Привод от двигателя, расположенного под кабиной, осуществляется на передние колеса. Неразрезной задний мост подвешивается к раме шасси на рессорах. Автомобиль имеет габаритную длину 3,9 м и ширину 1,8 м и весит в снаряженном состоянии 1000 кг — столько же, сколько груза он может перевезти.



КОРОТКО

● ● ●

Швейцарский завод ФАБО, изготовляющий колесные мини-вездеходы, недавно разработал восьмиколесную амфибию грузоподъемностью 900 кг. Эта модель «748» снабжена 1300-кубовым двигателем и имеет привод на все колеса.

● ● ●

В августе автомобильный завод «Стягул Рошу» в Брашове (СРР) выпустил 350-тысячный грузовик. По плану в 1975 году в республике намечено изготовить 38 тысяч легковых машин и 58 тысяч грузовиков.

● ● ●

В 1973 году в США зарегистрирована продажа 1190 тысяч мотоциклов. Это в четыре с лишним раза больше, чем в 1967 году.

● ● ●

Автомобильные шестицилиндровые двигатели с V-образным расположением цилиндров можно встретить на легковых машинах марок «Форд» (английского и немецкого филиалов), «Феррари», ФИАТ, «Лянча», «Мазерати» и «Ситроен».

СПРАВОЧНАЯ служба

Книга — почтой

Многие читатели спрашивают, где приобрести литературу по автомотоделу. В предыдущем номере журнала мы сообщили адреса специализированных магазинов «Книга—почтой». Там же приводятся и правила оформления заказов, высылки книг.

Здесь публикуем адреса универсальных магазинов «Книга—почтой».

710002, Андижан, ул. Навои, 115, «Дом книги»; 463000, Актюбинск, ул. К. Либкнехта, 68; 480015, Алма-Ата, ул. Жарокова, 154-а; 163061, Архангельск, просп. П. Виноградова, 30, Центральный книжный магазин; 744000, Ашхабад, ул. Хивинская, 1, Центральный магазин «Книга — почтой»; 370117, Баку, ул. Натаван, 8, магазин Азерждитаба № 56; 656052, Барнаул, ул. Северо-Западная, 141, магазин № 6; 279200, Бельцы, ул. Ленина, 39, Дом книги «Прометей»; 278100, Бендеры, ул. Шестакова, 42, магазин «Штиинца»; 675000, Благовещенск, ул. Пионерская, 3, магазин № 1 «Книжный мир»; 241000, Брянск, ул. Фокина, 31, магазин № 1 Дом книги; 286000, Винница, ул. Лебединского, 21, магазин № 12; 690037, Владивосток, ул. Патриса Лумумбы, 69, магазин № 27; 210026, Витебск, ул. Чкалова, 15, магазин № 15 «Глобус»; 210015, Витебск, просп. Ленина, 1, магазин № 14 «Крыница»; 400066, Волгоград, просп. Ленина, 2, магазин № 15; 160000, Вологда, ул. Мира, 14; 348000, Ворошиловград, ул. Пушкина, 3, магазин № 5; 394000, Воронеж, просп. Революции, 33, магазин № 9; 246017, Гомель, просп. Ленина, 45, магазин № 17 «Книжный мир»; 364901, Грозный, просп. Революции, 24, магазин № 1; 715600, Джалал-Абад, ул. Ленина, 13, книжный магазин № 1; 484000, Джамбул, ул. Коммунистическая, 50; 320050, Днепропетровск, ул. Гагарина, 105, магазин № 42; 340017, Донецк, бульвар Шевченко, 48, магазин № 3; 340066, Донецк, ул. Артема, 79, магазин № 4; 340055, Донецк, ул. Университетская, 12, магазин № 130; 734045, Душанбе, просп. Ленина, 142; 375051, Ереван, ул. Наирязаряна, 24; 153009, Иваново, ул. Лежневская, 17, «Дом книги»; 426000, Ижевск, ул. М. Горького, 82, магазин № 1; 664003, Иркутск, ул. Литвинова, магазин № 1; 278830, Кагул, ул. Ленина, 30, «Лучафарул»; 170000, Калинин, ул. Советская, 46, «Облкниготорг»; 236000, Калининград, областной, ул. К. Маркса, 82, магазин № 1; 470061, Караганда, бульвар Мира, 7-а; 252117, Киев, ул. Попудренко, 26, магазин № 75; 252001, Киев, ул. Крещатик, 44, магазин № 12; 610000, Киров (обл.), ул. Ленина, 88, магазин № 15; 277012, Кишинев, ул. Фрунзе, 65, республиканский магазин «Книга — почтой»; 277001, Кишинев, просп. Ленина, 64, «Универсул»; 277037, Кишинев, ул. Зелинского, 20, «Меридиане»; 713000, Коканд, ул. Советская, 24, магазин № 1; 475601, Кокчетав, ул. К. Маркса, 80; 285200, Коломыя, ул. Ленина, 11, магазин № 3; 245780, Конотоп, просп. Ленина, 8, магазин № 8; 156030, Кострома, пл. Советская, «Дом книги»; 350028, Краснодар, ул. Старо-Кубанская, 121, магазин № 11; 660021, Красноярск, ул. К. Маркса, 155, магазин «Планета»; 443001, Куйбышев (обл.), ул. Садовая, 255, магазин № 21; 640000, Курган, ул. Гоголя, 61, Центральный книжный магазин; 305218, Курск, ул. Ленина, 11; 458109, Кустанай, ул. Баймагамбетова, 69; 191186, Ленинград, Невский пр., 28, «Дом книги» № 1; 197003, Ленинград, П. С., Большой просп., 34, магазин № 55; 198216, Ленинград, просп. Героев, 26, магазин № 63 «Родина»; 191131, Ленинград, ул. Ивановская, 20, магазин № 71 «Нева»; 685000, Магадан, просп. Ленина, 11, магазин № 1; 367025, Махачкала, ул. Советская, 12, магазин № 3; 220050, Минск, Ленинский просп., 19, Центральный книжный магазин; 716000, Наманган, ул. Энгельса, 29, магазин № 7; 211440, Новополоцк, ул. Кирова, 4, магазин № 10; 742000, Нукус, ул. К. Маркса, 1, магазин № 1; 270026, Одесса, ул. Дерибасовская, 27, «Дом книги»; 644000, Омск, центр, ул. Ленина, 17, магазин «Знание»; 278400, Оргеев, ул. Гоголя, 98, «Лумина»; 302000, Орел, ул. Ленина, 6, магазин № 5; 460165, Оренбург, ул. Ленинская, 47; 211030, Орша, ул. Мира, 59, магазин № 5 «Кругозор»; 211030, Орша, ул. Мира, 7, магазин № 3 «Родник»; 714000, Ош, ул. Гульчинская, 66, книжный магазин № 4; 687021, Павлодар, ул. Фрунзе, 151; 440600, Пенза, ул. Славы, 4; 642000, Петропавловск, ул. Ленина, 25; 314000, Полтава, ул. Фрунзе, 24/42; 180013, Псков, ул. Ротная, 34, магазин № 7; 226024, Рига, ул. Квелес, 15; 266000, Ровно, ул. Ленинская, 57, магазин № 8; 344069, Ростов-на-Дону, Таганрогское шоссе, 106; 279700, Рыбница, ул. Комсомольская, 32; 703003, Самарканд, ул. Гагарина, 34, магазин № 3; 430000, Саранск, ул. Советская, 33, «Книжный мир»; 620042, Свердловск, ул. Уральских рабочих, 53-а, магазин № 22; 490050, Семипалатинск, ул. Ленина, 66; 214000, Смоленск, ул. Б. Советская, 12/1; 244000, Сумы, ул. 2-я Заводская, 1, магазин № 16; 392000, Тамбов, ул. Коммунальная, 26; 700122, Ташкент, ул. Волгоградская, 10-а, республиканский магазин «Книга — почтой»; 380029, Тбилиси, ул. Камо, 18; 282009, Тернополь, ул. Мира, 3-а, магазин № 16; 278000, Тирасполь, ул. 25 Октября, 85, «Дом книги»; 625027, Тюмень, ул. Энергетиков, 6; 670031, Улан-Удэ, ул. Геологическая, 22, магазин № 31; 482001, Ульяновск, ул. Ленина, 91; 417805, Уральск, ул. Почиталина, 100; 740000, Ургенч, ул. Кирова, 10, магазин № 4; 492000, Усть-Каменогорск, ул. В. Мызы, 2; 450075, Уфа, просп. Октября, 129, магазин № 14; 712000, Фергана, ул. Ленина, 7, магазин № 1; 720007, Фрунзе, ул. Леваневского, 2, республиканский магазин «Книга — почтой»; 720065, Фрунзе, ул. XXII партсъезда, 115-а, книжный магазин № 17; 680045, Хабаровск, ул. Королева, 7; 310003, Харьков, пл. Тевелева, 2/2, магазин № 10; 454000, Челябинск, ул. Пушкина, 32, магазин «Книга — почтой»; 358000, Элиста, ул. Ленина, 243, магазин № 1; 693008, Южно-Сахалинск, ул. Ленина, 299; 677007, Якутск, просп. Ленина, 38-б.

Глушитель и мощность

Мотолюбитель В. Татаринов из Пскова пишет: «Мой товарищ утверждает, что если снять глушитель, то мощность двигателя снизится. Я же считаю, что он неправ — ведь глушитель увеличивает сопротивление выхлопу. Если его снять, то оно уменьшится, а мощность поднимется. Прошу объяснить, кто из нас прав».

Действительно, у двухтактного двигателя мощность без глушителя меньше, чем при правильно выбранном глушителе, независимо от того, предназначен ли этот мотор для гоночной машины или дорожной. Чем это объяснить?

Представим себе «порцию» отработавших газов, только что вырвавшихся из выпускного окна, как незримую пробку, которая с большой скоростью скользит по выпускной трубе и глушителю. Если к моменту следующего «выхлопа» она еще находится в трубе, то, естественно, затруднит движение следующей порции. Можно укоротить выпускную трубу или снизить сопротивление глушителя так, чтобы к моменту поступления в них очередной газовой пробки предыдущая уже давно успела выйти в атмосферу. Тогда отработавшие газы смогут беспрепятственно покидать цилиндр.

Можно, однако, так подобрать сопротивление глушителя (и, в частности, его длину и другие размеры), чтобы очередная газовая пробка попадала в выпускную систему сразу же после того, как ее покинет предыдущая пробка, которая оставляет за собой на какой-то миг зону разрежения. И если в тот момент, пока еще сохраняется это разрежение, откроется выпускное окно, очередная порция отработавших газов будет буквально отсосана из цилиндра.

Настроив выпускную систему в резонанс с частотой пульсаций «выхлопов» из цилиндра, удается получить большой прирост мощности, но только в довольно узком диапазоне оборотов. Поэтому специалисты по доводке двухтактных двигателей ведут сложную работу, подбирая размеры для различных элементов выпускной системы. При помощи одного только глушителя можно настроить мотор так, чтобы он давал очень высокую мощность.

Секреты подбора глушителей были раскрыты двадцать лет назад и нашли применение на гоночных мотоциклах «Адлер» и ДКВ. Позже таким путем форсировки двигателей, в первую очередь для спортивных мотоциклов, пошли многие предприятия. Насколько кропотлива эта работа, показывает такой пример: завод МЦ в поисках наивыгоднейшего варианта для гоночной модели опробовал свыше шести десятков различных глушителей.

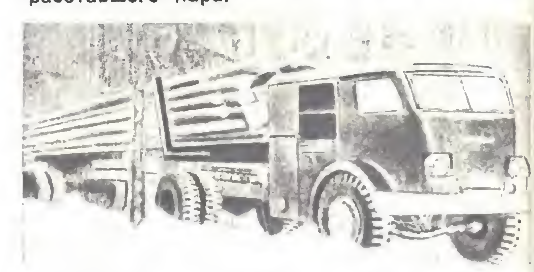
«Резонансные» глушители, имеющие характерную форму, сегодня применяются на всех двухтактных гоночных машинах. Примечательно, что на кроссовых мотоциклах их стараются разместить по возможности выше, так как вмятина на корпусе (не говоря уж о случае, когда при наезде на препятствия глушитель отрывается) снижает мощность двигателя. Этот опыт получил теперь широкое применение и при подборе глушителей для серийных машин. Поэтому, снимая глушитель с дорожного мотоцикла или удаляя его переборки, иные незадачливые мотолюбители вовсе не добиваются увеличения мощности. Наоборот, двигатель развивает меньшую мощность, и только резко усилившийся шум выхлопа создает у такого мотоциклиста ложное впечатление, что он стал обладателем «гоночной» машины.

Паровой грузовик НАМИ-012

«Сообщите, выпускались ли у нас в стране паровые автомобили», — просит нас военнослужащий Ю. Цикунов.

Серийно в нашей стране паровые автомобили не выпускались. Но эксперименты с машинами такого типа проводились. В частности, в 1949 году коллектив НАМИ в Москве разработал конструкцию 6-тонного парового грузовика НАМИ-012. На шасси ЯАЗ-200 стояла трехцилиндровая паровая машина мощностью 100 л. с. (при 1000 об/мин). В качестве топлива применялись чурки, поскольку автомобиль намечалось использовать преимущественно на лесоразработках.

Холодный котел разогревался для достижения рабочего давления пара за 30—35 минут. Запаса дров в бункерах хватало на 80 км пробега. Котельный агрегат был снабжен конденсационной установкой для превращения в воду отработавшего пара.



Опытный образец автомобиля НАМИ-012 весил в снаряженном состоянии 8 тонн, в то время как 7-тонный дизельный грузовик ЯАЗ-200 — 6,4 тонны. Машина развивала скорость до 42 км/час.

Окрашенный «Тосол»

«Недавно приобрел окрашенный в голубой цвет антифриз «Тосол А-40». А обозначение ТУ на этикетке не совпадает с указанным в инструкции. Чем это объясняется?» — спрашивает Г. И. Алексеев из Казани.

Охлаждающая жидкость «Тосол» выпускается по ТУ 6-02-619-70 в крупной и по ТУ 6-15-795-73 в мелкой расфасовках. Теми и другими техническими условиями оговаривается, что жидкость должна быть прозрачной и может иметь оттенки от прозрачно-желтого до зеленоватого.

Однако практика показала, что следить за уровнем такой жидкости, находящейся в полиэтиленовом расширительном бачке, не очень удобно. Поэтому на заводе-изготовителе в состав жидкости стали вводить нейтральный краситель.

Теперь «Тосол А-65» окрашивается в красный цвет, а «Тосол А-40» и концентрат «Тосол А» — в голубой.

Эксплуатационные свойства окрашенного и неокрашенного «Тосола» одной концентрации одинаковы. Их можно смешивать между собой.



МОТОКРОСС

Финишировал чемпионат мира по мотокроссу в классе 250 см³.

Результаты XI этапа (Швейцария). 1-й заезд: 1. Г. Эвертс, Бельгия («Пух»); 2. Х. Андерссон, Швеция («Ямаха»); 3. Я. Фальта, ЧССР (ЧЗ); 4. Г. Майш, ФРГ («Майко»); 5. Г. Райе, Бельгия («Сузуки»); 6. П. Рулев, СССР (КТМ). **2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Майш; 3. Т. Ханссен, Швеция («Ямаха»); 4. Райе; 5. З. Велки, ЧССР (ЧЗ); 6. К. Вехконен, Финляндия («Хускварна»).

В итоге по сумме очков (в зачет шли 12 лучших результатов из 22 заездов) места в чемпионате распределились следующим образом:

1. Г. Моисеев, СССР (КТМ) — 145 очков; 2. Я. Фальта, ЧССР (ЧЗ) — 139; 3. Г. Эвертс, Бельгия («Пух») — 132; 4. Т. Ханссен, Швеция («Кавасаки») — 101; 5. Г. Райе, Бельгия («Сузуки») — 96; 6. Х. Андерссон, Швеция («Ямаха») — 79; 7. П. Рулев, СССР (КТМ) — 75. Всего в чемпионате были классифицированы 35 гонщиков.

По числу побед в заездах впереди — марка ЧЗ (ЧССР). На ее машинах выиграно шесть заездов. За ней идут: КТМ (Австрия) — пять, «Пух» (Австрия) — четыре, «Сузуки» и «Кавасаки» (обе — Япония) — по три и «Монтеса» (Испания) — одна победа.

АВТОРАЛЛИ

Соревнования «Тысяча озер» в Финляндии — международные ралли, в которых советские спортсмены дебютировали в 1958 году и регулярно выступают до настоящего времени. Одновременно «Тысяча озер» являются этапом первенства мира по ралли. В нынешнем году по традиции эти ралли привлекли почти всех сильнейших спортсменов Европы — около 120 экипажей. Победил в абсолютном зачете финско-английский экипаж Х. Миккола — Д. Дейвенпорт, выступавший на автомобиле «Форд-эскорт-РС», снабженном 1800-кубовым четырехклапанным двигателем мощностью 230 л. с. и пятиступенчатой коробкой передач. Эта машина в свое время была выпущена в количестве 1000 штук в год (необходимый минимум для автомобилей группы 2) и взята на вооружение многими ведущими раллистами мира.

Наши спортсмены — 10 экипажей — выступали на серийных автомобилях. Лучший результат — 2-е место в классе до 1600 см³ у С. Брундзы и В. Егорова на «Москвиче—412».

АВТОГОНКИ

Третий этап Кубка дружбы социалистических стран состоялся на трассе «Шляйц» в ГДР. На легковых автомобилях (группа А2, класс 1600 см³) доминировали гонщики ЧССР. Из нашей сборной Я. Лукьянов, выступавший на «Жигулях», занял 6-е место. Такой результат, если учесть количество стартовавших участников, является достаточно высоким.

В соревнованиях на гоночных автомобилях (группа Ц9, класс 1300 см³) спортсмены ЧССР в упорной борьбе взяли верх над коллегами из ГДР.

Приводим результаты гонок. **Личный зачет. Группа А2:** 1. Я. Бобек, ЧССР; 2. М. Жид, ЧССР; 3. О. Врунцлик, ЧССР (все на «Шкода-120С»); 4. Р. Муха, ПНР («Польский ФИАТ-125П-Монте-карло»); 5. В. Ондржейик, ЧССР («Шкода-120С»); 6. Я. Лукьянов, СССР (ВАЗ—2103). **Группа Ц9:** 1. К. Илек, ЧССР («Металэкс-102»); 2. У. Мелькус, ГДР («Мелькус»); 3. А. Патлейх, ЧССР («Патлейх»); 4. И. Росицкий, ЧССР («Металэкс-102»); 5. И. Шмид, ЧССР («Металэкс-102»); 6. Э. Гриффель, СССР («Эстония—18»).

Командный зачет. Группа А2: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР; 4. ГДР. **Группа Ц9:** 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ПНР; 4. СССР.

После третьего этапа (во втором не стартовали гонщики группы Ц9) на машинах группы А2 лидирует Я. Бобек, а в командном зачете — сборная ЧССР. На автомобилях группы Ц9 — наилучшая сумма очков у Илека. Наш Гриффель идет четвертым. В командном зачете — впереди сборная ЧССР. Наша команда занимает второе место.

* * *

В чемпионате мира на машинах формулы 1 в нынешнем году подобрался очень ровный состав участников, располагающих автомобилями примерно одинаковых возможностей. Перед одиннадцатым этапом лидировал Э. Фиттипальди, но после него вперед вышел швейцарец К. Регаццони.

Результаты соревнований. **XI этап (ФРГ):** 1. К. Регаццони, Швейцария («Феррари-312-Б3»); 2. Й. Шехтер, ЮАР («Тайрелл-007»); 3. К. Рейтеманн, Аргентина («МРД-Брэбхэм-БТ44»); 4. Р. Петерссон, Швеция; 5. Ж. Икс, Бельгия (оба — «Джон-Плейерс-спешел-Лотос»); 6. Э. Прайс, Англия («УОП-Шэдоу-ДН3»). **XII этап (Австрия):** 1. Рейтеманн; 2. Д. Хьюм, Новая Зеландия («Марлборо-Тексако-Мак-Ларен-М23»); 3. Д. Хант, Англия («Хескет-308»); 4. Д. Уотсон, Англия («МРД-Брэбхэм-БТ44»); 5. Регаццони; 6. В. Брамбилла, Италия («Марч-741»). **XIII этап (Италия):** 1. Петерссон; 2. Фиттипальди; 3. Шехтер; 4. А. Мерцарио, Италия («Марлборо-ИСО-ФВ02»), 5. К. Паче, Аргентина («Фина-Сертисс-ТС16»); 6. Хьюм.

Сумма очков после 13 этапов (всего 15): Регаццони — 46, Шехтер — 45, Фиттипальди — 43, Лауда — 36, Петерссон — 31, Рейтеманн — 24.

СПИДВЕЙ

Около трехсот гонщиков из многих стран Европы, из Австралии, Новой Зеландии и США начали весной борьбу за чемпионский титул. После континентального и британско-скандинавского финалов на пути к заключительной встрече, где решалась судьба медалей, оставался еще европейский финал. Он состоялся на стадионе «Уэмбли» в Лондоне. Победителем стал 20-летний англичанин П. Коллинз, который опередил четырехкратного чемпиона мира новозеландца И. Маугера и датчанина О. Ольсена — они заняли соответственно второе и третье места. Вместе с ними путевки в финал завоевали: три советских гонщика — Вл. Гордеев (он был четвертым), Г. Хлыновский, дебютант чемпионата М. Краснов; три англичанина — Д. Лунс, Т. Беттс, Я. Джесуп; поляк З. Плех и норвежец Д. Лёвес. Пять мест, по действующим правилам, было предоставлено организаторам финала личного чемпионата мира — шведам. Они выставили такой состав: А. Миханек, Х. Лефквист, С. Съестен, Т. Иохансson и В. Янссон.

В Гетеборге на стадионе «Уллеви», где проходил финал, хозяева дорожки были и хозяевами положения. 31-летний Андрес Миханек победил во всех своих пяти заездах и сумел вернуть шведам чемпионский титул в спидвее, с которым они расстались в 1968 году. Лишь И. Маугер смог вмешаться в спор за медали. Набрав с ветераном шведской команды Съестеном по 11 очков, он в дополнительном заезде опередил соперника и занял второе место. С равным количеством очков — 9 — в шестерку вошел еще один швед — Янссон и англичане Луис и Коллинз.

Для наших спортсменов старты в Гетеборге сложились неудачно. В седьмом заезде Вл. Гордеев упал после столкновения с Иохансsonом и выбыл из борьбы. Та же участь постигла Хлыновского в девятнадцатом заезде. В итоге он смог занять лишь 10-е место. М. Краснов был 14-м.

* * *

Вслед за личным чемпионатом был разыгран командный чемпионат мира. На стотысячном стадионе польского города Хожув встретились старые соперники — команды Англии, Польши, СССР и Швеции. Здесь англичане смогли взять реванш у шведов за поражение в личном и парном первенстве. Они стали обладателями командного приза. На втором месте шведы, на третьем польские гонщики. Наша команда, выступавшая без своих лидеров — Вл. Гордеева и Г. Хлыновского, была четвертой.

Письмо в редакцию

Где ты теперь, Алексей Захаров?

Дорогая редакция! Хочу рассказать одну фронтовую историю.

Великая Отечественная война подходила к концу. Наш 21-й гвардейский корпус под командованием генерал-майора Фоменко стремительно продвигался вперед. Ранняя весна 1945 года застала нас в Венгрии. Одна из штабных служб корпуса расположилась на ночлег в селе Секешфехервар. Ранним утром мы были разбужены перестрелкой, завязавшейся на подступах к селу. Вскоре стало известно, что сюда прорвалось мотомеханизированное подразделение противника. Перевес в силах явно был на его стороне. Помню, капитан Шимбаров собрал всех солдат, ночевавших в селе, и организовал отпор фашистам. Но сдержать их натиск мы не смогли, стали отходить. А тут дорогу оседлали два немецких танка. Оставался единственный путь отхода — спуститься к небольшой речушке, преодолеть ее, подняться в гору по мокрому снежному покрову, а дальше — в лес. Подъем был трудным. Наш автобус с ценными документами взял на буксир водитель шедшего рядом гусеничного тягача. На горе мы отцепились, въехали в лес и по проселочной дороге направились к другому селу, где располагалось наше стрелковое подразделение.

Дорогу пересекали ложбины. В одной из них наша маленькая колонна завязла. Чтобы выбраться, нужно было преодолеть подъем. Но никому не удавалось это сделать, автомобиль неизменно скатывался обратно. А сзади совсем близко слышалась оружейная и пулеметная стрельба. Тогда один из водителей хотел облить свой грузовик бензином и поджечь. Так было приказано действовать в критической обстановке. Лучше уничтожить машины, чем оставлять их врагу. Мы тоже к этому были готовы. Но нет ли другого выхода?

Алексей Захаров, водитель штабного автобуса, подал мысль преодолеть подъем с использованием брезентов, натянутых на кузова.

Тут же мы отрезали ремни и сняли брезент, выволокли его на скользкую дорогу, идущую в гору. Вот уже полотно под колесами штабного автобуса, за рулем которого сидел Захаров. Метр за метром он карабкается вверх. Самая крутая часть подъема осталась позади. Мы с капитаном Шимбаровым вскакиваем на подножки, а Алеша выруливает на сухое место и прибавляет «газу». Пули свистят вокруг. Лесная дорога поворачивает влево и вниз — теперь мы вышли из зоны обстрела.

Вот так, благодаря находчивости и профессиональному мастерству фронтового шофера Алексея Захарова были спасены штабной автобус и важные документы. Когда мы рассказали обо всем в штабе, заместитель командира корпуса полковник Буримов крепко пожал руку шоферу и объявил ему благодарность.

Где же ты теперь, наш отважный водитель Алексей Захаров? Может быть, ты тоже читаешь журнал «За рулем»? Тогда откликнись. Из наших сослуживцев мне пишет Игорь Альфредович Луйк. Он был тогда майором — начальником автослужбы корпуса. Сейчас он научный работник, живет в Киеве. А где сейчас однополчане — майор Илья Сергеевич Смирнов, подполковник Розов, твой коллега водитель Анатолий Липский и другие?

После войны я уволился в запас, работаю по своей специальности строителя.

Мой адрес: г. Барнаул, проспект им. Ленина, 54, кв. 130. Киселев Дмитрий Иванович.

Адрес редакции:
103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.

Телефоны:
отдел науки и техники — 295-92-71;
отдел обучения и воспитания — 295-21-49;
отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21;
отдел писем — 221-62-34;
отдел оформления — 223-37-72.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 3.9.1974 г.
Подписано в печать 27.9.1974 г.
Тираж 2 350 000.
Бум. 60×90¹/₈ 2,75 бум. л. 5,5 печ. л.

За рулём

11 • ноябрь • 1974

По письму приняты меры

Москвичка П. Максимова в своем письме в редакцию сообщила, что водитель такси 73-02 ММТ отказался отвезти ее дочь с маленьким ребенком по нужному адресу. Уговоры и увещевания не помогли: в ответ раздалась нецензурная брань, и машина укатила.

По поручению Управления легкового автомобильного транспорта Мосгорисполкома, куда обратилась редакция, нам ответил исполняющий обязанности заместителя директора седьмого таксомоторного парка В. Петров. Он сообщил, что за нарушение должностной инструкции и хулиганские действия водитель Ю. Кузнецов на месяц отстранен от работы на таксомоторе. При подведении итогов работы парка водитель будет полностью лишен годовой премии.

* * *

В редакцию обратился автолюбитель В. В. Торчинский из поселка Янтарный Калининградской области. Он пишет: «Я провел на станции техобслуживания полное ТО-1 своего автомобиля, уплатил деньги и получил соответствующую справку, но когда приехал в ГАИ Светлогорского района, чтобы сделать отметку о прохождении периодического ежегодного техосмотра, начальник ГАИ тов. Шарков это сделать категорически отказался. Не сделаю отметки до тех пор, сказал он, пока не вступишь в члены общества «Автомотолюбитель». Два раз я к нему заходил, но так и уехал ни с чем. Как же мне дальше быть, скажите, пожалуйста?»

Редакция направила письмо в Госавтоинспекцию Калининградского облисполкома. Вот что нам ответил по этому поводу начальник ГАИ тов. Лихачев: «Госавтоинспектору г. Светлогорска лейтенанту милиции Шаркову лично, а также всем начальникам отделов внутренних дел области в письме указано на недопустимость принудительного вовлечения в общество «Автомотолюбитель» лиц, имеющих в индивидуальном пользовании автомобили и мотоциклы. Автомобилю тов. Торчинского проведен техосмотр в ГАИ УВД Калининградского облисполкома».

Шофер А. А. Апсалямов из г. Чернушки Пермской области написал в редакцию о том, что его остановил на линии работник ГАИ сержант В. Федулов и поинтересовался, есть ли на машине противоугонное устройство. Узнав, что такого устройства нет, представитель Госавтоинспекции тут же отобрал у шофера водительское удостоверение, снял государственный номерной знак и приказал вернуться в гараж. Правда, удостоверение на другой день было возвращено, но в талоне предупреждений инспектор сделал компостерную просечку в п. 7. На недоуменный вопрос Апсалямова «за что наказали?» инспектор Федулов отрезал: «Все! Разговор окончен».

«Обидно, — заключает письмо читатель, — когда несправедливо просекают талон».

На просьбу редакции разобраться в этой истории получен ответ ГАИ УВД Пермского облисполкома, что талон предупреждений шоферу Апсалямову заменен. Инспектор В. Федулов, необоснованно сделавший просечку, строго предупрежден.

* * *

Читатель журнала В. Чабай написал в редакцию о том, что в колхозе «Родина» Воложинского района Минской области не созданы необходимые условия для работы в механической мастерской и в гараже, нарушаются правила техники безопасности. Кроме того, председатель колхоза самолично, не имея на то оснований, отстранил автора письма от работы водителем.

Разбором жалобы по просьбе редакции занимался обком профсоюза рабочих и служащих сельского хозяйства и заготовок. Как сообщил председатель обкома А. Лаптев, факты, изложенные в письме, подтвердились. Председателю правления колхоза С. Молчану дано предписание устранить нарушения. Решением правления колхоза В. Чабай восстановлен в должности водителя.

* * *

Свыше года существует при нижнекамском нефтекомбинате мотоциклетная секция. Вначале все шло хорошо. Молодежь с увлечением занималась полюбившимся спортом. Но прошло некоторое время, и секция начала распадаться. Три мотоцикла, на которых проводились тренировки, постепенно вышли из строя, требовали ремонта, а запасных частей не было. Комитет ДОСААФ комбината и горком никакой помощи секции не оказали. Об этом написали в редакцию мотоспортсмены Нижнекамска.

Областной комитет ДОСААФ Татарской АССР, куда было направлено письмо, сообщил нам: проверена работа Нижнекамского горкома ДОСААФ. Как установлено, председатель горкома Ф. Саитбатталов недостаточно уделял внимания развитию спортивно-массовой работы. Очень редко здесь проводятся соревнования по военно-техническим видам спорта, не выполняется план подготовки разрядников. Горком слабо руководит первичными организациями и не оказывает им помощи в спортивной работе.

В постановлении президиума обкома намечены меры по усилению горкомом оборонно-массовой работы в Нижнекамске. Первичной организации нефтекомбината в текущем году будут выделены три спортивных мотоцикла и оказана методическая помощь.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29

Правильные ответы — 2, 6, 9, 10, 13, 16, 19, 21, 23, 26.

I. Вне населенных пунктов о таких опасностях, как пересечение главной дороги и место ремонтных работ, водителя предупреждают дважды — повторением соответствующих дорожных знаков (пункт 25).

II. «Пересекаемая дорога», которую имеет в виду знак «Проезд без остановки запрещен», для водителя автомобиля та, по которой движется автобус (согласно дополнительной табличке). С мотоциклистом же водитель автомобиля находится на равнозначных дорогах, а так как он подъезжает справа, мотоциклист должен уступить ему дорогу (пункт 26.2.15, 111, 112).

III. В 100-метровой зоне от железнодорожного переезда (то есть в ту и другую сторону от него) стоянка транспортных средств запрещена (пункт 100 «б»).

IV. Водитель на второстепенной дороге обязан уступить дорогу тем, кто находится на главной, независимо от направления их движения (пункт 110).

V. Показанным на рисунке «отбойным» знаком снимаются оба введенных ограничения (пункт 26, 2.25г). Стало быть, в этой зоне разрешены и обгоны и остановки.

VI. Не надо путать знак «Одностороннее движение» со знаком, предписывающим движение только прямо, за которым левые повороты запрещены. На этом же участке дороги запрещено только движение в противоположном направлении (пункт 33, 4.9).

VII. Правый знак запрещает движение всех механических транспортных средств, кроме мотоциклов без коляски (пункт 26, 2.3).

VIII. Приближаясь к нерегулируемому обозначенному пешеходному переходу, водитель должен снижать скорость или останавливаться, чтобы пропустить пешеходов, если они оказались на проезжей части дороги (пункт 116).

IX. Из перечисленных мест развороты запрещены только на мостах (пункт 89 «б»).

X. В составах транспортных средств Правила различают прицепы и полуприцепы (пункт 9). Буксировка же запрещена транспортным средством с прицепом (пункт 142 «а»).



4 января 1975 года состоится тираж выигрышей второго выпуска 9-й лотереи ДОСААФ.

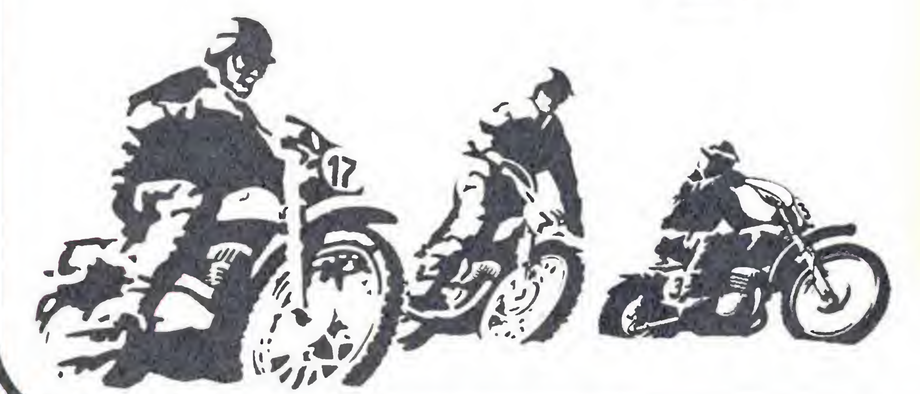
Средства от лотереи идут на укрепление материально-технической базы ДОСААФ и подготовку молодежи к службе в Вооруженных Силах СССР.

Участвуя в лотерее ДОСААФ, вы содействуете укреплению обороноспособности нашей Родины.

лотерея досааф

9

Обладателей счастливых билетов ждут 4 000 000 выигрышей, в том числе:
800 — автомобилей «Волга», «Москвич» и «Запорожец»;
8000 — мотоциклов, мопедов и велосипедов;
9600 — кинокамер и фотоаппаратов, более 22 тысяч магнитофонов и радиоприемников, а также другие вещевые и денежные выигрыши на 20 миллионов рублей.



ПРИОБРЕТАЙТЕ БИЛЕТЫ ЛОТЕРЕИ ДОСААФ!

Б

Индекс 70321 Цена 50 коп.

из коллекции «За рулём»



Число мест	4
Число дверей	2
Вес в снаряженном состоянии, кг	790 (840)
Габарит, м:	
длина	3,73
ширина	1,53
высота	1,40
База, м	2,16
Колея колес, м:	
передних	1,22
задних	1,20
Наименьший дорожный просвет, мм	190
Радиус поворота по колее внешнего переднего колеса, м	5,5
Скорость, км/час	116 (121)
Время разгона (при полной нагрузке) с места до 100 км/час, сек.	43 (38)
Контрольный расход топлива, л/100 км	5,9
Двигатель:	
число цилиндров	4
рабочий объем, см³	1198
степень сжатия и сорт применяемого бензина	7,2 (8,4) — А-76 (АИ-93)
число смесительных камер карбюратора	1
мощность, л. с.	40 (45)
число об/мин	4200—4400 (4400—4600)
Тип трансмиссии	механическая
Число передач	4
Тип главной передачи	гипоидная
Передаточное число главной передачи	4,12
Размер шин, дюймы	6, 15—13
Тип тормозов	барабанные с гидравлическим приводом
Подвеска колес:	
передних	независимая торсионная
задних	независимая пружинная
Запас топлива, л	30

11. „Запорожец“ ЗАЗ—968 и ЗАЗ—968А



Легковой малолитражный автомобиль с двухдверным кузовом типа «седан». Выпускается с 1971 года (модель «968») на запорожском ордена Трудового Красного Знамени автомобильном заводе «Коммунар».

Все автомобили «Запорожец» оснащаются двигателем воздушного охлаждения, расположенным сзади.

ЗАЗ—968, сменивший на конвейере модель «966», отличается от нее двигателем (МеМЗ—968А), панелью приборов, улучшенной системой освещения и рядом других усовершенствований. Форма и габариты кузова остались прежние.

Недавно начато производство модернизированной модели — ЗАЗ—968А с более мощным двигателем и раздельным приводом передних и задних тормозов. Параметры этой машины приведены в скобках.

Завод выпускает в настоящее время параллельно с ЗАЗ—968 три его модификации для инвалидов — ЗАЗ—968Р, ЗАЗ—968В и ЗАЗ—968Б2.

Фото Н. Седова и С. Ветрова